



**ЛИЯНА
ПАВЛОВА:**

**СВЕТОВНАТА
БАНКА НИ
НАЛОЖИ
СХЕМАТА ЗА
ВИНЕТКИТЕ**

>>УЖАС

С НАД 1/2 МЛРД., КОИТО
ЩЕ ДАДЕМ, МОЖЕМ
ДА ИЗВИНЕТИМ ЦЯЛА
ЕВРОПА

19'

ДЕВЕТНАДЕСЕТ МИНУТИ

стр. 12

Защо ни лъжат за цената на винетките???

*Истината за врътката, която ще докара най-високите
пътни такси в най-бедната страна на ЕС*

4 ВЪПРОСА, КОИТО ТРЯБВА ДА ПОЛУЧАТ И ОФИЦИАЛЕН ОТГОВОР:

Въпрос 1: Колко държави в Европа събират пътни такси върху 100% от пътищата?

Отговор: Нито една. България е единствената държава в света, която планира да събира такси от камионите и винетки от леките автомобили за цялата републиканска пътна инфраструктура.

Въпрос 2: Колко системи за събиране на пътни такси в Европа са изградени след консултация от Световната банка?

Отговор: Нито една. Няма система в Европа, която да е построена след консултация на Световната банка. АПИ обаче харчи 6,9 милиона лева европейски средства за съветите на Световната банка.

Въпрос 3: Предложената система от Световната банка ще отговаря ли на единния европейски стандарт (EETS) за системи за събиране на пътни такси?

Отговор: Не, няма да отговаря. Това дори е записано в самия доклад. Световната банка ни препоръчва да построим неотговаряща на стандарта EETS система, а в бъдеще да я преработим, за да отговаря на европейските стандарти. Предложението от Световната банка модел **не отговаря на минимум 4 (четири) европейски директиви и на поне 2 (два) общоевропейски стандарта.**

Въпрос 4: Кой служител на МРРБ е съгласувал и одобрил междинните Доклад 0 и Доклад 1 на Световната банка, за да се получи този уникален за България резултат?

На четвъртия въпрос отговор няма.



Защо ни лъжат за цената на винетките???

Защо изведнъж някой пожела да скочи в пъти цената на винетките? Истина ли е, че Световната банка ни е наложила новата схема, която ще ограби данъкоплатеца и ще налее стотици милиони в джобовете на олигарси? Как българската страна проиктува на колегите в Симеон Дяков във Вашингтон как с европейски пари да ни пробутат отечен от ЕС модел, който на всички отгоре не работи?

През последните две седмици темата с новите цени на винетките в България развихри страстите. Първоначално обявените 145 лв. за „годишен стикер“ предизвикаха вълна от недоволство. Впоследствие бе обявена „намалена“ цена от 97 лв., но това не намали общественото напрежение.

Като основание за увеличението на цените министър Лиляна Павлова обяви от парламентарната трибуна, че новите стойности са вследствие на доклад на Световната Банка (СБ), която е консултант на правителството при изграждането на Национална система за събиране на пътни такси (Тол система), съставна част на която е именно винетната система.

Доказателство вече е публичен. Всеки може да го види на интернет страницата на Агенция пътна инфраструктура (АПИ). Ето какво казва и какво не казва докладът:

Световната банка препоръчва две възможни цени на годишните винетки, съответно 150 лв., наречена „висока“, и 97 лв. наречена „ниска“. Освен това - на стр.15 - се обвързва условно „високата“ ставка за винетки със завишена такса за тежкотоварните автомобили, които ще заплащат на километър пробег (тол такса).

Съответно, „високата“ ставка се обвързва с по-



Истината за врътката, която ще докара най-високите пътни такси в най-бедната страна на ЕС

ска цена на преминаване за тежкотоварните автомобили. Оттук може да се направи първият важен извод: „крачката назад“, която направи правителството с приемането на „ниската ставка“, всъщност не е истинска крачка назад. Просто тежкотоварните автомобили, т.е. бизнесът, ще покриве недостигащите средства от „отстъплението“. Кога „бизнесът“ ще научи голямата новина не се знае.

Подходът, според който или бизнесът, или хората трябва да платят, и правителството на всяка цена ще прибере необходимите му средства, поставя въпроса

кой и как изчисли колко средства трябва да държавата

за поддръжка и изграждане на пътната инфраструктура в България. Такива данни в доклада няма! Там просто е отбелязано, че държавата трябва да събира над 400

млн. лв. годишно.

Съвсем отгледен е въпросът, че да се натоварва бизнесът за сметка на гражданите е погрешен подход. Бизнесът ще включи новите пътни такси в стойността на транспортните услуги и пак в крайна сметка цената ще бъде прехвърлена на крайния потребител.

По-интересен е обаче друг момент от доклада. На стр.4 е записано, че

преди да е станал готов, е имало тайни „междинни Доклади 0 и 1“, които са съгласувани и с АПИ, и с МРРБ

От което пак става ясно, че както цените, така и обхватът на системата са предварително съгласувани и одобрени и не може да става въпрос за „изненада“ от страна на СБ, поднесена на правителството.

Нека разгледаме какво всъщност предлага СБ и как-

во е съгласувано и одобрено от МРРБ и АПИ.

Стр.2

„Препоръчаният модел от Световната банка:

Въвеждане на тол такса единствено за тежкотоварни ППС базирано на бордово устройство монтирано в превозите средства, което регистрира данните на база GNSS и електронна винетка за леки ППС, които да покриват всички класове на републиканските пътища (магистрала + клас 1, 2 и 3). Също така постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS. Анализът показва, че предприятието със специална цел (ПСЦ) може по-най-добър начин да изпълнява всичките роли на държавата. „

Тук важните моменти са няколко. Световната банка препоръчва обхватът на винетката да бъде върху

100% от републиканските пътища. В Европа само три страни имат такъв 100%-ов обхват. Това са България, Румъния и Молдова.

Във всички останали европейски държави, които цял преход наричаме „нормални“ и явно това не е случайно, където изобщо съществува винетна система, обхватът е значително по-малък. Най-често това са само магистрала и скоростни пътища. За всички останали пътища винетка не се изисква и автомобилите се движат, без да заплащат нищо. Оттук - нататък всяко сравнение на цената на винетката в България и цените в Европа, където повече от половината инфраструктура е безплатна, става несъстоятелно.

От „тримата глупаци“ България, Румъния и Молдова, само България въвежда и такси за тежкотоварните автомобили, което

ще направи държавата ни уникална с отрицателен знак

в Европа с националната си система за събиране на пътни такси и успоредно с това - задължителна винетка за леки автомобили за всички пътища.

Вторият важен момент е, че СБ препоръчва същият обхват да има системата за пътни такси и за тежкотоварните автомобили, такса да се дължи за всички републикански пътища т.е. същото 100%-ово покритие. Тук вече излизаме от границите на Европа, защото подобно таксуване няма никъде по света.

Нито една държава в света не събира пътни такси върху всички пътища! А съчетаването на винетка за всички пътища и такси за всички пътища превръща националната система за събиране на

пътни такси в България в най-скъпата за гражданите си система, която някой е планирал да въведе, ако изобщо някой някъде е планирал подобно нещо.

Но ако се върнем в Европа, можем да обобщим, че

най-бедната държава в ЕС планира да въведе най-скъпата система за населението си,

която е без аналог в световен мащаб за своя обхват. Тук въпросът кой служител на МРРБ и кой служител на АПИ са одобрили подобна система в така наречения Доклад 0, добива изключителна важност. И трябва да получи своя конкретен отговор с конкретни имена. Някъде в АПИ и някъде в МРРБ има служители, които от името на държавата са одобрили подобно нещо.

СБ препоръчва също да се използва сателитна технология за изграждането на системата. Едва четири държави в Европа – при това частично, използват сателитна система. Двадесет и една държави са на наземна или друга технология. Сателитна използва само Германия, но без винетна и само върху магистрала, Словения, но само върху магистрала и първи клас пътища, Белгия и Унгария също само за част от пътищата си или по-конкретно върху 10% и 20% от тях.

Франция, Великобритания и Холандия, от своя страна, са отхвърлили сателитното решение като много скъпо и са се отказали от въвеждането му. Таксуването при сателитни системи е изключително сложно и води други последици след себе си. Една от тези последици е, че в реално време може лесно да се проследи всяка една кола къде се намира. И докато в Герма-

ния, държавата с институции, ползващи се с авторитет сред населението, подобна система е приемлива, то в България това не е така.

Родината ни е страната, в която половината от разговорите започват с „трябва да се видим, не е за телефон“, сега в реално време ще се знае кой къде се намира или пътува. Върху 100% от пътищата.

Прочитайки последните редове, някой може да си помисли, че е добре държавата да знае за движението на всички автомобили на цялата си територията. Така например

може да се предположи, че ще се затегне контролът върху контрабандата. Но това не е точно така

Световната банка, защото, препоръчва държавата да не оперира сама своята система за пътни такси. Създават ни за целта да се създават Предприятията със специална цел - частни дружества, които да предоставят услугата от името на държавата. Това също има няколко важни следствия.

Тези дружества нямат право на друга дейност, те могат да предоставят само тази услуга. Така се създава посредник между държавата, като единствен обект, който предоставя пътищата си срещу такса на населението и населението и местния бизнес, които заплащат таксите за услугата. Тук няма друг възможен доставчик или възможен друг ползвател. Така тези Предприятията със специална цел ще задържат част от парите, платени от населението и бизнеса, за да покрият разходите по дейността си, като допълнително те трябва да имат и печалба. Да не забравяме и възможните бонуси от „примижаването“ за контрабандата...

Плащаме 7 милиона за „съветите“

В Брюксел вече са бесни на България, че взе 6,9 милиона лева еврофондове от Оперативна програма Транспорт, за да плати за консултации в Америка на Световната банка. Там обаче все още не знаят онова, което за нас вече е ясно – срещу 7-те евромилиона от Вашингтон ни изпратиха поръчан от някого у нас доклад, който препоръчва на страната ни неработещ и отречен в ЕС модел. Какъв е той – четете на стр.8-9!

В Словения пътните частници задържат 68% от народната пара

Горещо се препоръчва Словенският модел, четем в доклада на Световната банка за бъдещето на българската система за пътни такси. Ето по години колко е задържала словенската фирма посредник, каквито от Вашингтон искат да наложат и у нас, за да осигурят бизнес на олигарсите:

2010 г.-69,5% от всички приходи, 2011 г.- 65,4%, 2012 г. – 74,3%, 2013 г. – 75,7%, 2014 г. – 62,4%, 2015 г. – 61%. Като се съпостави с реалните приходи средно за периода, фирмата посредник е задържала 68% от всички приходи.

Сега, ако някой се чуди защо се увеличават толкова цените на винетките, нека да спре да се чуди. Защото ще има фирми посредници, а те имат разходи и нужда от печалба. Ако се върнем обаче на вида система и 100%-то покритие, всичко казано дотук може да бъде обобщено така:

България ще предостави цялата републиканска пътна мрежа на частни компании, които ще събират такси от името на държавата и ще задържат за това по-голямата част от приходите. Единственият клиент е населението и бизнесът. Освен, че ще им плащат скъпо и прескъпо, за фирмите има и бонус - тоталния контрол кой къде се движи и върху контрабандата.

ЗА „ЕЛЕКТРОННАТА ВИНЕТКА“ ОТ ХАРТИЯ ИЛИ

Защо ни пробутват Унгарски модел, отречен от Европа



Бихте ли се качили в колата на шофьор, който никога не е карал автомобил? Едва ли. Световната банка обаче препоръчва на България да избере за изграждане на своята система за контрол върху пътните такси фирма, която няма никакъв опит и история в бранша. Идеята е прозрачна: явно някой вече се е подготвил да „захлеби“ стотици милиони годишно, които – пак по съвет на СБ, ще бъдат дадени на нововъзникнали частни дружества, търговци буквално от нулата. А службата за борба с евроизмамките ОЛАФ вече ни дебне...

В доклада на Световната банка отсъства препоръка фирмата, която след търже ще построи системата за събиране на пътни такси

Световната банка ни препоръчва фирми без опит и без оборот от дейността да градят абсурдна система за контрол на пътищата, ОЛАФ вече ни дебне

в България, да е построила поне една подобна система. Няма никакви изисквания за предишен опит.

Нещо повече, европейската практика е, освен изискването за опит, да се определя и минимален обем приходи от такава дейност на компаниите, които ще се явят като кандидати за изграждане на системата. Това също го няма в доклада. Във всички подобни търгове в Европа са застъпени и двете изисквания към всички кандидати. Кое то вече е наострило очите и ушите на добре познатата ни от пътни истории у нас като онази с „Батко и

Братко“ агенция за борба с евроизмамките ОЛАФ. Там с особено притеснение посрещат и друг шокиращ факт. Освен споменатите,

няма изисквания дори за препоръки и гаранции за изпълнение, а също и каквито и да било неустойки

за забава или за непълна функционалност на системата. Такива неустойки притесняват във всички проведени процедури в Европа. Само една система в ЕС е изграде-

на без изброените изисквания.

Всъщност, в останалата част от доклада е описана точно тя – единствената система без професионални критерии. И това е унгарската. Тя е изведена като пример за следване. Тази система е известна и с още една своя характеристика – тя няма приети показатели за оценка на работата, т.е. да се проследи с какво качество се предлагат услугите. А иначе критериите, повече от 500 на брой в някои европейски държави, са инструментът, чрез който държавата контролира ефективността на

e-matrix / e-vignette
Ellenőrző szelvény / Counterfoil
Uevő példánya / Customer's copy
Hódmezővásárhely
6800 Hódmezővásárhely, Kutasi út 61.

системата.

В подробното описание на унгарската система, което ни се препоръчва от СБ, са пропуснати доста факти. Например, че на конкурса, въпреки категоричните забрани за протекционизъм в ЕС, са допуснати само унгарски компании с нулев опит в дейността. Ето какво друго ни съветват да следваме от „светлия пример“. Докато четете, ако се сетите за стария виц, че

„не били шведски, а съветски, и не компютри, а компоти“

и т.н., грешката не е във вашия телевизор. Ще започнем с простия факт, че „електронните“ винетки всъщност са хартиени, а другото го четете внимателно и сериозно!

„Електронната“ винетна система в Унгария работи по следния начин:

Всеки гражданин, при всяко свое пътуване е длъжен да регистрира своя номер на автомобил в единна електронна система. С това приключва „електронната“ част.

Всеки е длъжен в допълнение да декларира и маршрута по който ще пътува (!), като за това му се издава касов бон. Всеки е длъжен да пази своя касов бон и да го представи на органите на реда при проверка.

Ако по време на пътуването промените маршрута си, вие сте длъжни отново да спрете и да декларирате новия маршрут, както и да си вземете нов касов бон.

Контролът се осъществява по два начина: чрез камери, които следят номерата на колите и чрез проверки на полицията. Ако номерът ви е зацапан и нечетлив, остава само вариантът с полицията.

Полицията от своя страна следи с бинокли трафика

и проверява в регистъра дали имате „електронна“ винетка. За да може да видят полиците, те поставят знаци като ограничават скоростта до 40 км/ч. Кое то води до образуване на колонии, а това пък през студения сезон създава опасности от верижни катастрофи, с какви-

то ние имаме доста горчив опит напоследък.

Ако всичко това ви се струва виц, не е. Това е светлият пример, който горещо ни се препоръчва срещу заплащаните от нас 7 милиона лева на Световната банка.

Съвсем отдалечен е въпросът, че Унгария е равнинна държава със средна надморска височина от 200 метра и с климат без сериозни снеговалежи. Да се дава за пример подобна система, следяща номерата на автомобилите в България при характерния за страната ни климат е необяснимо. Тук, поради обилните снеговалежи през зимния период, системата за контрол ще бъде „изключена за камерите“. Такъв тип контрол просто е невъзможно технически да се осъществи. За държава като България подобен контрол от органите на реда може да бъде осъществен с

минимум 150 млн. лв. допълнителен бюджет за МВР

Както лесно човек може да се сети, това е нещо, което е ясно, че няма как да се случи. А дори и да се случи, откриването на нарушител по регистрационен номер е все едно се търси открадната кола по регистрационен номер. МВР може да се похвали с 0,8% разкриваемост на крадени автомобили. Процентът няма да бъде различен при нарушителите с винетки.

За да може изобщо да функционира някак си унгарският модел, там се набляга на големите глоби и на техния превантивен ефект. Така че всички трябва да се подготвим за солени гоби от над 500 лв за нарушение.

С думи прости

Ако следва съветите на Световната банка, държавата ни трябва да предостави на посредници – частни компании, дейностите по събиране на пътните такси. Тези посредници ще задържат по-големия процент от приходите за покриване на разходите по дейността си и за печалба.

Цените на винетките ще се увеличат, за да се гарантират приходите на тези компании. Въпросните посредници ще контролират трафика, като ще знаят всяка кола в реално време къде се намира. Ако успеят да се намесят в контрабандата, това им е бонус. Ако държавата ги хване, че го правят, ще им отнеме лиценза, нищо повече. Въвеждаме и „електронна“ винетка с хартиен касов бон за доказателство. Ако смените маршрута, по който пътувате, ще спирате и декларирате наново. И ще си пазите хартиените бонове, като доказателство за електронната винетка. Контрол няма да има. Само полицията ще ви спира. И тогава: както се разберете...

Всичко това ще се случва върху всички пътища в държавата. Абсолютно всички! Кой да построи системата няма критерии. Всеки може да опита. Глоби, санкции и финансови гаранции не ни препоръчват да има.

Най-големите европейски експерти в областта на пътните системи коментираха пред 19 минути не само големите теми, но и един дребен, но показателен детайл, свързан с това къде сме ние и какво ще ни донесе замисляната нова система за пътните такси по съвет на Световната банка.

България все още не е член на EUCARIS - софтуерното приложение към Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление. Освен това, не всички страни членки на ЕС участват в EUCARIS. Всяка държава самостоятелно решава до каква степен участва. Т.е. предложена „система за правоприлагане“ ще функционира

само за нарушители на превозни средства, регистрирани в България

Възност, по отношение



Директива (ЕС) 2015/413: Налагане на санкции може да се осъществи, само ако неплащането на тол - такса е признато за нарушение на Закона за движение по пътищата. Осъществяване, че предвидената система за правоприлагане просто ще „регистрира“ нарушителите, без да налага каквито и да било незабавни санкции, което за потребителите от не-ЕС страни, като например Турция и Сърбия си е покана да използват системата безплатно.

Ще глобяват българи, но НЕ И ТУРЦИ



С предложената от Световната банка система ще погизим евродирективи дори за безопасността на движението по пътищата

на правоприлагане на ниво ЕС би следвало да се прилага Директива (ЕС) 2015/413 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

И НА СЪВЕТА от 11 март 2015 година за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

Обменът на данни, съгласно настоящата директива следва да се основава на съществуващи софтуерни приложения, които следва същевременно да улесняват докладването от държавите - членки до Комисията.

При бума на терористите, плъзнали из Европа

тази система за контрол става още по-важна и вече не се отнася само до безопасността на движението като производствия, но и като по-специфични заплахи за живота на хората. А трябва да се знае, че контролът по пътищата е част от единната система за национална сигурност - нещо, което май не се разбира само в нашата дребна, но бедна страна.

Такива приложения следва да осигуряват бърз, сигурен и поверителен обмен на конкретни данни за регистрацията на превозни средства между държавите - членки. Следва да се използва софту-

ерното приложение към Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (Eucaris), което е задължително за държавите - членки по решенията Прюм по отношение на данните за регистрацията на превозни средства. Комисията следва да изготви оценка и да докладва относно функционирането на софтуерните приложения, използвани за целите на настоящата директива.

Допълнителен проблем, който е свързан с EUCARIS:

а) Това е само техническо средство за обмен на данни и няма правно основание за обмен на данни или дори принудително изпълнение.

б) По никакъв начин не е приложима за нарушителите кошо:

а) не са от страни членки на ЕС - например Турция и Сърбия

б) използват „талони“ за плащане на тол такса, защото талоните не съдържат информация за собственика на превозното средство, на който следва да се изпрати наказателното постановление.

Тук отново ще ви подсетим откъде влизат „бежанците“, кошо преминават през България за Европа, а също активисти на различни организации, някои от кошо са си турци, а други имат такъв произход, но са граждани на държави от Европейския съюз.



ПРИ НАС Е ВЕСЕЛО

СВЕТОВНАТА БАНКА НИ СЪВЕТВА ВСИЧКИ ПЪТИЩА ДА БЪДАТ ПЛАТЕНИ, ЗАЩОТО ТОВА ЩЯЛО ДА СТИМУЛИРА БИЗНЕСА. ЗА СЪЖАЛЕНИЕ, НИТО ЕДНА ЕВРОПЕЙСКА ДЪРЖАВА НЕ „СТИМУЛИРА“ БИЗНЕСА СИ ТАКА.

СВЕТОВНАТА БАНКА НИ СЪВЕТВА, ЧЕ ОТ УНГАРСКАТА „ЕЛЕКТРОННА“ ВИНЕТКА

ПО-ДОБРА НЯМА. ТОВА Е НАЙ-ХАРТИЕНАТА ЕЛЕКТРОННА ВИНЕТКА В СВЕТА.

СВЕТОВНАТА БАНКА НИ СЪВЕТВА ДА ВЪВЕДЕМ ТОЧНО ТОЗИ МОДЕЛ, ЗАЩОТО РАБОТЕЛ НА ЕДНО ГИШЕ. НИЩО, ЧЕ НА ТОВА ГИШЕ ЩЕ СТОИМ И ЩЕ ДЕКЛАРИРАМЕ ВСЕКИ ПЪТ ЗАКЪДЕ ПЪТУВАМЕ, А АКО РЕШИМ ДА СМЕНИМ МАРШРУТА ПО ВРЕМЕ НА ПЪТ, ПАК ЩЕ СПРЕМ НА ГИШЕТО.

ЗА СРАВНЕНИЕ, СЕГА ПРИ НЕЕЛЕКТРОННАТА НИ ВИНЕТКА СПИРАМЕ ВЕДНЪЖ ГОДИШНО ИЛИ АКО ПОЛЗВАМЕ СЕДМИЧНА НАПРИМЕР, ПАК СПИРАМЕ САМО ВЕДНЪЖ И НЕ НИ СЕ НАЛАДА ДА ДЕКЛАРИРАМЕ НИТО КЪДЕ ПЪТУВАМЕ, НИТО ОТ

КЪДЕ СМЯТАМЕ ДА МИНЕМ.

СВЕТОВНАТА БАНКА НИ СЪВЕТВА ДА ПРИЕМЕМ ТАЗИ СИТЕМА, ЗАЩОТО Е ПО-СИГУРНА. ДОСЕГА В БЪЛГАРИЯ СЕ ФАЛШИФИЦИРАХА ЗАЩИТЕНИ ВИНЕТНИ СТИКЕРИ, СЕГА ПЪК ЩЕ СЕ ФАЛШИФИЦИРАТ КАСОВИ БОНОВЕ. ЯВНО ЗАЩИТЕНИ ВИНЕТКИ СЕ ФАЛШИФИЦИРАТ ПО-ЛЕСНО.

СВЕТОВНАТА БАНКА НИ КАЗВА, ЧЕ ВЕЧЕ Е СЪГЛАСУВАЛА ТОВА С АПИ И МРРБ. ТУК ВЕЧЕ Е НАЛОЖИТЕЛНО ДА НИ СЕ КАЖЕ И КОЙ СЛУЖИТЕЛ НА АПИ И КОЙ СЛУЖИТЕЛ НА МРРБ СА СЪГЛАСУВАЛИ ТОВА. КОНКРЕТНИ ИМЕНА, ТУК ТРЯБВА ДА СЕ КАЖАТ КОНКРЕТНИ ИМЕНА.

Ами сега?!

Борис Ангелов

България е страната на неограничените НЕвъзможности. Така Стратиев описваше накратко всичките абсурди в родината, които ние иначе по отделно наблюдаваме и възклицаваме: „Е, това не е възможно!“

Добре, възможно ли е 26 години след падането на соца да продължаваме да бъдем уникал - вече не

само на Балканите или в Европа, ами в целия свят - примерно като единствената от над 200 страни на планетата, въвела пътни такси върху 100% от територията си? Логичният отговор би бил НЕ, ама истинският, уви, е ДА. Възможно ли е хей тъй на, както не са ни пуснали още новите еврофондове, нищо че влизаме в третата година на програмния период, да сгизим наведнъж 4 е-

родирективи и поне 2 евростандартата, за да направим въпросната уникална за света, ама с негативен знак, пътна система? Нормалният отговор би бил НЕ, ама реалният, за жалост, е ДА. Възможно ли е при толкова европейски институции, да се обърнем към Световната банка във Вашингтон, която никога не е консултирала никого по пътни теми, да платим баш на нея 7

милиона? Правилният отговор трябва да е НЕ, но горчивият е ДА. КОИ е виновен? В нормална държава би трябвало да има конкретен отговор на този въпрос, особено като се знаят всички вече известни ни факти по темата. Но отговор няма. Като ви казвам, че живеем в страната на неограничените невъзможности, защо не ми вярвате?!

С над 1/2 млрд., които ще дадем, можем да изВИНЕТим цяла Европа

Световната банка изчислява колко би струвала пътната система, която ни предлага - **минимум 479 млн.лв и максимум от 745 млн.лв.** Срещу толкова пари могат да се построят системите на всички източноевропейски държави. Тази цена е толкова завишена, че дава и конкретния отговор защо няма критерии към компанията, която ще построи системата. Защото е очевидно, че цялата консултация е насочена към това за

строител на системата да бъде избрана конкретна фирма, която няма да има опит в дейността и ще трябва да закупи оборудването или на право наеме като подизпълнител някоя от колемите компании, които **ПРОФЕСИОНАЛНО** се занимават именно с това събиране на пътни такси.

Коя е фирмата - любимец да властта е пределно ясно, защото цели пасажии от доклада съвпадат с услугите, които предлага конкретна

компания, която от неотдавна е на българския пазар. Същата тази компания има нулев опит в изграждането на подобни системи, нулев опит в събирането на пътни такси... но има правилните собственици.

Тънката „червена линия“ в доклада, която ни води до избора на „правилната“ компания е обект на отделен анализ, с който ще бъдат запознати компетентните органи със сигурност. От подобен анализ биха се заинтересували меж-

дународните институции, занимаващи се с разкриване на борсови измами.

Европейските институции със сигурност вече са сезирани, защото освен открития опит да се насочи държавата към правилния изпълнител, Световната банка ни съветва да изградим системата, която по-късно да бъде „преработена“ за да отговаря на европейския стандарт, който е задължителен EETS. Това ще бъде по-скъпо от-

колкото първоначалната инвестиция за изграждането. Тук изобщо смисилът е да бъде избрана една конкретна фирма без опит и без възможност да изгради система отговаряща на европейския стандарт, а после след като вече тя е избрана, безкрайно да преустройва системата докато един ден най-накрая бъде приета от Европа. И всичко това ще бъде заплачено от държавата сиреч - от всеки българин.

ПРОТЕСТ СРЕЩУ ЦЕНИТЕ НА ВИНЕТКИТЕ УТРЕ

Първият национален протест срещу високите цени на винетните стикери ще се проведе пред Народното събрание на 28 ноември от 13:00 часа. Шествието ще продължи към Орлов мост към 14:00ч. Там протестиращите ще направят БЛОКАДА. Предвидено е и авто шествие, след това митингът ще тръгне към моста на летището, ще направи обратен завой и обратно по бул. Цариградско шосе и ще приключи отново пред Народното събрание! За 28.11. Протести ще има в: София, Бургас, Варна, Пловдив, Пазарджик, Плевен, Сливен, Стара Загора, Разград, Добрич, Шумен, Самоков, Казанлък, Велико Търново, Враца, Русе, Дупница, Панагюрище, Видин, Берковица, Благоевград, Белоградчик, Габрово. Уведомявайте вашите приятели! 97 лв. за Винетка? Не Благодаря!

