

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ
И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ**

Коментар	Автор	Дата
Становище предотвратяващо бъдещи колизии!Господа управляващи, създайте работна група включваща наши представители (на шофьорите) и С. Атанасов(представляващ "превозвачите") , която да преработи това лобистко недоносче представено за разглеждане. Не трябва заради интересите на няколко софийски" превозвачи" да разклащаме устоите на държавата!Преди приемането на ЛОБИСТКАТА наредба 34 и прекроявавето на ЗАП по нея, и ние (шофьорите), и вие(държавата) работихме спокойно и ВЗАИМОИЗТОДНО!....	Володя Домашенко	29.07.2019

инж. Спас Атанасов Уважаеми господин Домашенко. Както казах в предишните си коментари, моите твърдения мога да ги подкрепя с документи, скрийншотовете, снимки и звукови файлове. Може те ли Вие да приведете, поне едно доказателство, за това че някъде съм твърдял, че с който и да е представлявам 90% от шофьорите, на таксиметрови автомобили? И още един въпрос. Казахте, че от тридесет години сте шофьор, но от три години се ровите в проблемите на бранша. Къде бяхте 27 години? Подказвам възможен отговор. Двадесет и седем години, докато Спас Атанасов и други като него, си оставяха личната работа, личния бизнес и семействата си (без никой да им плаща за това), за да ходят на срещи с управляващите и институциите, за решаване на постоянните проблеми в бранша, аз си бъцах адресчета и тихичко си клепах с ушички. Какво постигнахте, за тези последни три години? Цяла година обсъждахте и правихте предложения за промяна на Наредба 34, по заръка на Служебния Министър. Казах Ви, че служебен министър, не прави промени, но вие се вързахте, като шаранчета. Нещо влезе ли в Наредбата, от Вашите предложения? Изключваме това за изпита, което е обща заслуга. Но отлагането със шест месеца (подновяването на УВЛТА) е по моя идея. Само ще ви кажа, че по мои предложения и много близки до моите текстове, влязоха може би повече от една трета от промени в Наредба 34, за последните 2 години. И не забравяйте, че това тук е сайт на правителството, а не фейсбук групите Ви, където основното Ви оръжие е да мятате едни меки неща.	Spas Atanasov	29.07.2019
---	--------------------------	-------------------

инж. Спас АтанасовУважаеми господин Домашенко. Както казах в предишните си коментари, моите твърдения мога да ги подкрепя с документи, скрийншотовете, снимки и звукови файлове. Може те ли Вие да приведете , поне едно доказателство, за това че някъде съм твърдял , че с който и да е представлявам 90% от шофьорите, на таксиметрови автомобили? И още един въпрос. Казахте , че от тридесет години сте шофьор, но от три години се ровите в проблемите на бранша. Къде бяхте 27 години? Подказвам възможен отговор. Двадесет и седем години, докато Спас Атанасов и други като него, си оставяха личната работа, личния бизнес и семействата си (без никой да им плаща за това), за да ходят на срещи с управляващите и институциите,за решаване на постоянните проблеми в бранша, аз си бъцах адресчета и тихичко си клепах с ушички. Какво постигнахте , за тези последни три години?Цяла година обсъждахте и правихте предложения за промяна на Наредба 34, по заръка на Служебния Министър. Казах Ви , че служебен министър, не прави промени, но вие се вързахте, като шаранчета. Нещо влезе ли в Наредбата, от Вашите предложения? Изключваме, това за изпита, което е обща заслуга. Но отлагането със шест месеца е само моя. По мои предложения и много близки до моите текстове, влязоха може би повече от една трета от промените в Наредба 34, за последните 3 години. И не забравяйте, че това тук е сайт на правителството, а не фейсбук групите Ви, където основното Ви оръжие е да мятате едни меки неща.	Spas Atanasov	29.07.2019
--	--------------------------	-------------------

НапомнянеУважаеми господа .С цялото ми уважение ще си позволя да Ви напомня ,че имаме внесено становище подкрепено с подписи и печати на организации представляващи таксиметровите шофьори от страната с нашите предложения по проекта на Зид на ЗаП. Становището е внесено съответно в Министерството на транспорта и Изпълнителната агенция и са с входящи номера съответно:МТИТС-Рег.№ 31-03-36 от дата 26.06.2019.г ИААА-Рег.№-28-00-00-20 от дата 27.06.2019.г Ще си позволя да Ви цитирам и организациите представляващи таксиметровите шофьори от страната подписали и подпечатали желаните промени: 1. НАЦИОНАЛЕН ТАКСИМЕТРОВ СИНДИКАТ- СОФИЯ 2.СНЦ "БРАНШОВА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ И ШОФЬОРИ В БЪЛГАРИЯ"-БУРГАС 3.НЕЗАВИСИМ ТРАНСПОРТЕН СИНДИКАТ АВТО 94-ВАРНА 4.НЕЗАВИСИМ ТРАНСПОРТЕН СИНДИКАТ АВТО 94-КАЗАНЛЪК,СТАРА ЗАГОРА,КАРЛОВО 5.СДРУЖЕНИЕ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ -ЯМБОЛ 6.НАЦИОНАЛНА АСОЦИАЦИЯ ЗА ЗАЩИТА НА ПРЕВОЗВАЧИ И ТАКСИМЕТРОВИ ВОДАЧИ-ПЛОВДИВ 7.СДРУЖЕНИЕ ТАКСИМЕТРОВИ ВОДАЧИ -ПЛЕВЕН 8.ТАКСИМЕТРОВО СДУЖЕНИЕ"БОЛЯРИ"ВЕЛИКО ТЪРНОВО Бих искал да Ви обърна внимание,че основна част от нашите виждания по въпроса са Ви представени с "Единно становище на представители на таксиметровия бранш",депозирано в Министерството на транспорта и информационните технологии с рег.№-23-01-20 от 20.05.2019.г,към което са приложени декларации за подкрепа на браншови организации от страната. Изразявам убеждението си, че диалогът с бранша и спазването на успешните европейски практики в областта са абсолютно необходими условия, за да се гарантира, че промените на законовата уредба реално ще доведат желания положителен резултат, а именно едно адекватно уреждане на обществените отношения възникващи по повод на извършването на обществен превоз на пътници в частта му, касаеща таксиметровите превози. С уважение-К.Кирилов - секретар на Национален Таксиметров Синдикат.	Kiril Kirilov	29.07.2019
---	----------------------	-------------------

ЗаклучениеВярвам, че екипа на МТИТС ще предложи проект на ЗИД на ЗАП защитаващ обществен интерес (държава, потребители, извършители на дейността - таксиметровите шофьори), а не частно корпоративния интерес на малка група хора, съществуваща благодарение на досегашната нормативна уредба и влияещи неблагоприятно върху развитието на таксиметровия превоз.	Дочко Дойчев	29.07.2019
Покана към "представляващите 90% от шофьорите на таксите"Каним Кирил Ризов и Спас Атанасов да се срещнат с членовете на организациите, които представляват във всеки един град. Нека Варна бъде първият, след това Бургас, Ямбол, Велико Търново Русе, Сандански, Кюстендил, Пазарджик и Пловдив! Господа управляващи, цитираният "един файтон хора" на срещата в Ямбол не са единствените желаещи промяна а представители на ОРГАНИЗАЦИИ на таксиметрови шофьори от ЦЯЛАТА СТРАНА! Представители на ШОФЬОРИТЕ господа управляващи, не на измислените от вас и защитавани с пяна на уста от горепоканените П Р Е В О З В А Ч И!!!	Володя Домашенко	29.07.2019

инж. Спас Атанасов ОТГОВОР ЗА ДОМАШЕНКОНа казаното от Ряпов. Четете, но не не разбирате написаното. Казал съм , че няма хора от големите фирми в Управителните съвети на БКТВП и Съюз такси. Това е основание , да се смята, че те не влияят на решенията , на тези организации. За Домашенко. От три години търсите , кой да представлява водачите. Е не го намерихте и няма и да го намерите. Не може един човек или една организация , да представлява всички водачи. А това , кой да представлява определена част от водачите или превозвачите, си решават те самите. Аз имам голям списък (с подписи) с водачи и превозвачи, които са ми гласували доверие (на БКТВП), да ги представлявам и да говоря от тяхно име по медиите. Нямам претенции да представлявам всички. Бях член , на групата във фейсбук (на която Вие сте администратор) и съм видял с очите си призивите Ви за събрание , за учредяване на организация и заключението , че са дошли двама трима. Има и звуков запис , как в последствие сте набрали пет шест "роби".Тази схема с даване , на едни пари с които се плаща заплата, вървеше , до около 1999 г. После въведоха Минимални осигурителни прагове и схемата свърши. Към днешна дата, при трудов договор , водачът трябва да внася , целия оборот при работодателя, той осчетоводява оборота, плаща ДДС, върху него, плаща осигуровки и заплата. Всичко друго е "пунта мара" и олигарха го знае много добре. Шумните медиини случаите в Пловдив , са показателни, за думите ми.	Spas Atanasov	29.07.2019
---	--------------------------	-------------------

Разобличение на ЛЪЖИ! Публикувах мнението на Георги Ряпов, сега е ред на моето. Писанията на НЕУВАЖАЕМИЯТ д. Ф. н Ризов, ВСЕИЗВЕСТЕН с психическата си НЕСТАБИЛНОСТ няма да коментирам, тъй като в ИААА здравословното му състояние им е до болка познато! Ще ви обърна внимание на ЧАСТ от лъжите на Спас Атанасов! Първо, те самите с К. Ризов СА ПРЕВОЗВАЧИ и нямат право да претендират, че представляват ВОДАЧИТЕ! ВТОРО, аз никога, никаква организация не съм се "опитвал да регистрирам", в Пловдив СИ имаме организации които представляват ШОФЬОРИТЕ! ТРЕТО, лъжа е, че "тъй като автомобилите не ношуват в гаража няма как да се организира дейността"!!! Инж. Атанасов, аз може и "да ровя в л@йната", които вие и вам подобните сте забъркали по поръчка от три години, но карам такси от ТРИЙСЕТ! В държавните таксите имаше организация на труда наречена АРЕНДА! При тази организация, автомобилите НЕ ношуваха в ДАПа, оборота оставаше за нас като внасяхме определена сума от която в последствие поручавахме ЗАПЛАТА!	Володя Домашенко	29.07.2019
Мнение на Георги Ряпов! ЕЕХ СПАСЕ СПАСЕ АКО НЕ ТЕ ПОЗНАВАХ ОТ ТОЛКОВА ВРЕМЕ И АКО НЕ ЗНАЕХ КАКВО СИ ПРАВИЛ МОЖЕШЕ И ДА ТИ ПОВЯРВАМ!! И СЕРИОЗНО ЛИ КАЗВАШ --НЯМАШ ВРЪЗКА С ГОЛЕМИТЕ ФИРМИ -- А СТИГА БЕ!! И В ПЛОВДИВ ИМАЛО ОЛИГАРХ НЯКАКЪВ --А В СОФИЯ КОЛКО СА ЩО НЕ КАЖЕШ?? ИЛИ ТИ НЕ СИ ЧУВАЛ?? МАЛЕЕЕЕ ГОЛЯМ СМЯХ !!	Володя Домашенко	29.07.2019
д.т.н. инж. Кирил Ризов На някои от бранша, които са почти извън бранша, като тези, които дори на официална страница като тази, не спират с простотиите си, ще кажа – БОГ ДА ИМ ПРОСТИ ! Иначе изказаните от мен мнения са мненията на не по-малко от 90% от работещите в бранша – никога не съм говорил от свое име или от името на няколко файтона хора – като споменатите "колеги". С уважение към всички останали без споменатите: д.т.н. инж. К. Ризов	д.т.н. инж. К. Ризов	29.07.2019

д.т.н. инж. Кирил Ризов На някои от бранша, които са почти извън бранша, като тези, които дори на официална страница като тази, не спират с простотиите си, ще кажа – БОГ ДА ИМ ПРОСТИ ! Иначе изказаните от мен мнения са мненията на не по-малко от 90% от работещите в бранша – никога не съм говорил от свое име или от името на няколко файтона хора – като споменатите "колеги". С уважение към всички останали без споменатите: д.т.н. инж. К. Ризов	д.т.н. инж. К. Ризов	29.07.2019
ЗИД на ЗАВП - промяна, или? Напълно съгласен с колегата от autodrive, колегата Кирилов, колегата Douchev. Като цяло с всеки търсещ концептуално ново сруктуриране на таксиметровия превоз с цел Изсветляване и ясно очертаване на периметъра на дейност на всеки от участниците опериращи на полето на таксиметровия бизнес. Практика е седенето на "дебела сянка" от т. нар "големи" по отношение данъчна яснота. Практика е и по-малките от 1 до 200 автомобила също да ползват сянката насочвайки водачите към нея. Като гледам и коментарите против предложението за пълно Изсветляване са от лица точно от втория вид. Въпрос е дали държавата в лицето на предлагащите промените биха имали смелостта да прекратят досегашните порочни практика, и дали могат да игнорират финансовия натиск, който ще бъде наличен върху тях! НАДЯВАМ СЕ ДА ПРОЯВЯТ ВИСОК МОРАЛ И НИСКА МАРГИНАЛНОСТ ДАНО ПОНЕ ЕДИН ПЪТ СЕ ПОМИСЛИ ЗА ВСИЧКИ ДАНО СРЕБРОЛЮБИЕТО БЪДЕ ЗАБРАВЕНО "Превоз от чуждо име за собствена сметка" НАЙ - ГОЛЕМИЯ БИЧ!!!!	Малин Господинов	29.07.2019

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Такси-превозите (8) С цел прецизна дефиниция на това кой изпълнява таксиметровата дейност и точно определяне на отношенията между участниците в сектора – таксиметрови централи, собственици на таксиметрови автомобили и водачи на таксиметрови автомобили, каквато в настоящия проект не е предложена, е необходимо навсякъде в текстовете на ЗАВП и подзаконовите нормативни актове, касаещи таксиметровия превоз на пътници, думата „превозвач“ да бъде заменена с „търговец“ („таксиметрова централа“, „организатор на таксиметрова дейност“). Изразявам убеждението си, че диалогът с бранша и спазването на успешните европейски практики в областта са абсолютно необходими условия, за да се гарантира, че промените на законовата уредба реално ще доведат желания положителен резултат, а именно едно адекватно уреждане на обществените отношения възникващи по повод на извършването на обществен превоз на пътници в частта му, касаеща таксиметровите превози. С уважение: Красимир Цветков Управител на „Ауто Драйв Груп“ ООД Таксиметров превозвач	Красимир Цветков	29.07.2019
---	-----------------------------	-------------------

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Таксиметровите превози (7) В разпоредбите относно задължението на Общинските съвети да „определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община“ е наложително да се предвиди създаване на единна методология за ценообразуването, утвърдена от МТИТС. Без единна методология, чието приемане следва да бъде в прерогативите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като принципал на таксиметровата дейност, тази разпоредба на закона е неприложима, както ясно видяхме в последните седем години. Общинските съвети не изпълняват задълженията си по този текст с оправданието, че няма как да обосноват безспорност на решението си за приемане на една или друга цена. На практика остава нереализирана идеята на законодателя, да бъдат предпазени потребителите на услугата от спекулативно високи цени - от една страна, а от друга - да предпази самите извършващи дейността от нелоялни, дъмпингови цени. Разпоредбата на настоящият законопроект, отнасяща се до отмяната на чл. 24б и определяща изискванията към измервателните и фискалните устройства в таксиметровите автомобили следва много внимателно да прецени какви точно ще бъдат изискванията към измервателните и фискалните устройства, да се прецени правилно приложимата нормативна уредба и да се избегнат излишни допълнителни разходи, като се използват, например сега действащите устройства. Извеждането на таксиметровия превоз „на светло“ не кореспондира с натоварването му с нови, непосилни разходи, които отново да доведат до нерегламентирани превози в сивия сектор. По отношение на предлаганите в настоящия законопроект промени в текстовете на допълнителните разпоредби остава абсолютно неясно какво се цели с тези промени. Неясно е защо в дефиницията за „Обществен превоз на пътници“ липсва „или таксиметров превоз на пътници“. От предложения проект може да се направи извод, че таксиметровият превоз на пътници не е обществен превоз на пътници, не е даже и превоз на пътници. Това е недопустимо за

Красимир
Цветков

29.07.2019

Този ЗИД не премахва сивия сектор в такси-превозите(6)Разпоредбата в ЗАВП относно преиздаването на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил (УВЛТА) предизвиква бурни дебати преди няколко години и въпреки всичко тогава не бе приет най-удачният вариант. Намаляването на административната и финансовата тежест за работещите изисква отпадане в настоящия проект на ЗИД на ЗАВП на текста „...и е подало заявление за преиздаване в 14-дневен срок преди изтичането на валидността на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил“, който е абсолютно ненужен. Разбираемо е, че с тази разпоредба се цели периодичен контрол върху упражняващите дейността и дали по отношение на същите са налице изискванията на закона. Това намира израз чрез срочността на Удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил (УВЛТА)и възможността срокът на валидност на това удостоверение да може да бъде продължавана при определени условия. Правилно е предвидена възможност това да става без полагането отново на изпит, ако лицето отговаря на изискванията по ал. 3, т. 1 – 4. Такъв подход е необходим и полезен. Но е ненужно заложеният сега срок за това. Така както при изтичане срока на Свидетелството за управление на МПС, лицето не може да управлява автомобил, докато не го поднови и ако не го направи веднага, а след 3, 5 или 36 месеца, не губи правоспособността си като шофьор, така и при таксиметровите водачи – след изтичане на срока на валидност на УВЛТА водачът няма право да упражнява тази дейност, докато не го поднови и не губи правоспособността си, ако не го направи веднага, а след определен период. В разпоредбата на чл. 24а относно разрешителното за таксиметров превоз на пътници, същото следва да се издава на търговеца (сега се издава на превозвача), при наличие на законовите изисквания, за всеки автомобил, с който той желае да упражнява дейността, поотделно. Търговецът е данъчно задълженото лице, на негово име следва да бъде издавано и разрешителното. Тази мярка цели ясно определяне и концентрация на отговорността. Абсолютно наложителна е промяна на реда за данъчното облагане. При сегашната форма на данъчно облагане, са нарушени основните

Красимир
Цветков

29.07.2019

Този ЗИД не премахва сивия сектор в такси-превозите(5)Предложението за отпадане на изискването за регистрация като превозвач за извършването на таксиметров превоз не е в противоречие със законодателството на ЕС и няма да доведе до съществени изменения в сектора на обществените превози на пътници. /Регламент 1071 на ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета/, а същевременно ще допринесе за яснота и концентрация на отговорностите в сектора. Чл. 24, ал.2 трябва да е единствената разпоредба, която регламентира годините на таксиметровия автомобил. В тази връзка, да отпадне изискването, заложен в чл.10, ал.5 от Наредба №34 за таксиметров превоз на пътници, което е абсолютно ненужна рестрикция и лобистка разпоредба в полза на вносителите на автомобили и 2 големи столични таксиметрови компании, продаващи таксиметрови автомобили на лизинг. Щом е заложен, че максималната възраст за таксиметров автомобил е петнадесет години, то всеки автомобил, който е технически годен и отговаря на останалите нормативни изисквания, следва да може да бъде регистриран като такъв. Тази мярка по съществото си е аргументирана с цел подновяване на автопарка, но реално не изпълнява тази функция. Има други средства, с които да бъде постигнат този ефект – при конкурентна работна среда, водеща до повишаване качеството на услугата, ясно законодателство и добри цени. Предвидената в настоящия проект либерализацията на изискването за липса на предишни осъждания на водачите тук е удачна. Налице са умишлени престъпления от общ характер, за които не е присъща висока степен на обществена опасност, извършителите на които биха могли да изпълняват тази професия, без това да е заплаха за обществото и без да бъде накърнен общественият интерес. Затова е удачно изменение в смисъл, че таксиметрови водачи не могат да бъдат лица, осъждани за тежки умишлени престъпления. В същото време предложената от Вас редакция, ограничена само

Красимир
Цветков

29.07.2019

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Такси-превозите (4) Конкретните предложения по проекта за Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози са:

Разпоредбата на чл. 12, ал. 1 от ЗАП да придобие следната редакция: „(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от физически или юридически лица, регистрирани като търговци, чрез наети или самонаети регистрирани водачи.“

Изискването за регистрация на ФЛ и ЮЛ като превозвачи за извършването на таксиметров превоз е излишна мярка, утежняваща процеса по регистрация и увеличаваща административната и финансова тежест върху стопанските субекти.

Също така тя уврежда интересите на потребителите и заетите в сектора, като способства за прехвърлянето на отговорностите и задълженията между участниците в превозите.

Изискването не допринася за благоприятното развитие на сектора и услугата като цяло.

Таксиметровите превози се извършват основно на териториите на общините за които е издадено разрешението за таксиметров превоз на автомобилите, като средното разстояние на превоза е около 5км. Към момента регистрираните превозвачи основно ползват външни ресурси за превозите- водачи /като еднолични търговци/ и автомобили, предоставени от техните собственици за вписване в списъка към удостоверение на превозвача при определени от превозвача условия. Тези взаимоотношения не формират предприятия имащи възможност да окажат съществено влияние върху обществения превоз на пътници. В сегашната ситуация превозвачите по смисъла на ЗАВП нямат оперативна и техническа възможност да организират труда на водачите (чл.15 от ЗАП, чл. 33 от НЗ4), в т.ч. да следят за спазването на времената за управление и почивките; да осигуряват безопасност и сигурност на таксиметровите превози чрез медицински прегледи на водачите (чл. 34, т. 3 от НЗ4); да осигуряват представянето на електронния таксиметров апарат с фискална памет за проверка от сервизен специалист след ремонт или претарифиране на таксиметровия апарат, след промяна на размера на гумите на двигателните колела, след ремонт на предавателния механизъм на таксиметровия автомобил, след изтичане на

Красимир
Цветков

29.07.2019

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Таксиметровите превози (З)Разрешението за таксиметров превоз да се издава на името на търговеца, за всеки автомобил по отделно, при наличие на предвидените в чл.24а ЗАП предпоставки. Да бъде предвидена възможност за движение на таксиметровите автомобили в „бус-лентите“, когато са наети от клиенти, както и спирането на спирки на градския транспорт за слизането и качването на клиенти. Съображенията за направата на подобно предложение, на първо място, произтичат от факта, че таксиметровите автомобили на практика, осъществяват сходна функция с тази на редовните линии за обществен превоз на пътници. На второ място, подобно разрешение би облекчило натоварването на останалите ленти за движение, като същевременно ще се гарантира и по-бърз и по-безопасен превоз на ползващия услугите на таксиметровия автомобил. На трето място, приемането на това предложението в тази редакция, ще доведе до повишаване на заетостта на таксиметровите автомобили и по този начин ще има насърчителен ефект върху бранша и икономиката в страната като цяло. От друга страна, икономическа полза от подобно разрешение ще има и за самите пътници, които поради по-бързото предвижване, ще заплащат по-малко за ползването от тях услуги. Не на последно място, те ще бъдат значително улеснени - в доста големи градове има улици/булеварди с дължина от по няколко километра, по цялата дължина на които е забранено спирането. Отпадане задължителният жълт цвят за таксиметровите автомобили. Аргумент за това са високите цени за пребоядисване, които шофьорите на нови автомобили трябва да заплащат и отпадането на фабричната гаранция от производителя за боята при нови автомобили след пребоядисване. Това от своя страна оскъпява и предоставените услуги, което рефлектира финансово неблагоприятно и върху потребителите. Наред с това, в цяла Европа няма задължителен цвят на таксиметровите автомобили. Обозначенията там, масово се извършват чрез залепване на фолио на тавана на автомобилите и фирмено брендиране. Наредбата за издаване на разрешение на таксиметров превоз на пътници, следва да предвижда: а)

Красимир
Цветков

29.07.2019

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Такси-превозите (2)Предлаганите в настоящия коментар промени са с цел подобряване на работната среда, защита на фиска, защита на упражняващите дейността, както и потребителите на услугата, като най-общо се изразяват в следното: Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва от физически или юридически лица, регистрирани като търговци, чрез наети или самонаети регистрирани водачи; Не е налице никаква необходимост лицата, извършващи тази дейност да бъдат регистрирани като превозвачи по смисъла на ЗАВП. Данъчно задължено лице да бъде само и единствено търговецът, извършващ таксиметровия превоз на пътници, независимо дали извършва дейността чрез наети лица или като самонаето лице. Таксиметровият/ите апарат/и са регистриран/и и фискализиран/и на негово име, той дължи и внася всички данъци и осигуровки. Просто, ясно, безпротиворечиво. Така ще бъде избегната порочната практика, която в момента е реалност – регистрираният превозвач е един, водачът, извършващ дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка – друг /данъкът е за негова сметка, но го плаща превозвачът/, а най-често данъкът се плаща от реалния водач, който може да има, но понякога дори няма никакъв договор с който и да е от първите двама. Отпадане на данъчното задължение по ЗМДТ. Така, търговците ще бъдат данъчно задължени по ЗКПО или ЗДДФЛ. Има начин събирането на дължимите данъци да бъде обезпечено и не е необходимо предварително да се събира сума, която понякога може далеч да се разминава с реално дължимата. Сегашното положение е абдикация на държавата по отношение формиране на правилна и справедлива данъчна политика в този сектор.	Красимир Цветков	29.07.2019
---	-----------------------------	-------------------

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Таксиметровия сектор (1)Уважаеми господа, Предложеният от МТИТС проект на ЗИД на ЗавП не визираща никакви реални стъпки към изсветляване на таксиметровия сектор от автомобилните превози по отношение спазването на търговското, трудовото и данъчното законодателство, защитата на фиска от съществуващите лоши практики в бранша във връзка с укриването на доходи, осигурителни и данъчни задължения от участниците в сектора, мерки срещу изпирането на пари. В предложените промени не е наличен никакъв опит дори за доближаване до успешните европейски практики в този транспортен сегмент. Не се предвиждат реални мерки във връзка с намаляването на финансовата и бюрократична тежест за работещите. Подобни промени естествено са възможни само с прецизна дефиниция на това кой изпълнява таксиметровата дейност и точно определяне на отношенията между участниците в сектора – таксиметрови централи, собственици на таксиметрови автомобили и водачи на таксиметрови автомобили, каквато в настоящия проект не е предложена. В предлаганите промени отново е пренебрегнат и един от най-съществените участници в сектора – собственикът на 20, 50, 100 или 200 таксиметрови автомобили, отдавани под наем (аренда) отново е оставен в „данъчен рай“, в който необлагаеми остават минимум 45 000 000 BGN годишно само в София. Сега действащите разпоредби на ЗавП в частта му за таксиметровия превоз на пътници не предполагат безспорност, излишно усложняват административната и финансова тежест за упражняващите дейността, като по никакъв начин не гарантират условия за яснота кой какъв е и каква роля изпълнява в организацията на таксиметровия превоз на пътници. Това създава условия за размиване на отговорността и води до възможност за „сив сектор“ и извършването на нерегламентиран превоз на пътници. Нещо повече – направените през 2016 година промени в закона по никакъв начин не допринесоха за прекратяването на порочните практики на укриване на доходи, данъци и осигуровки от участниците в таксиметровата дейност, като същевременно създадоха нови възможности за ощетяване на фиска от страна на таксиметровите превозвачи на

Красимир
Цветков

29.07.2019

Продължение по Лична позицияС цел прецизна дефиниция на това кой изпълнява таксиметровата дейност и точно определяне на отношенията между участниците в сектора – таксиметрови централи, собственици на таксиметрови автомобили и водачи на таксиметрови автомобили, каквато в настоящия проект не е предложена, е необходимо навсякъде в текстовете на ЗАВП и подзаконовите нормативни актове, касаещи таксиметровия превоз на пътници, думата „превозвач“ да бъде заменена с „търговец“ („таксиметрова централа“, „организатор на таксиметрова дейност“).Изразявам убеждението си, че диалогът с бранша и спазването на успешните европейски практики в областта са абсолютно необходими условия, за да се гарантира, че промените на законовата уредба реално ще доведат желаня положителен резултат, а именно едно адекватно уреждане на обществените отношения възникващи по повод на извършването на обществен превоз на пътници в частта му, касаеща таксиметровите превози.Напомням Ви уважаеми господа,че София не е България , и че ви е внесено становище от поне осем града на страната от НПО-та представляващи хората ,които действително упражняват тази професия и че е важно да се съобразите и с тяхното мнение. С уважение - К.Кирилов.	Кирил Валентинов	29.07.2019
---	-----------------------------	-------------------

Продължение по Лична позиция Не е налице никаква необходимост лицата, извършващи тази дейност да бъдат регистрирани като превозвачи по смисъла на ЗАВП. Данъчно задължено лице да бъде само и единствено търговецът, извършващ таксиметровия превоз на пътници, независимо дали извършва дейността чрез наети лица или като самонаето лице. Таксиметровият/ите апарат/и са регистриран/и и фискализиран/и на негово име, той дължи и внася всички данъци и осигуровки. Просто и ясно. Така ще бъде избегната порочната практика, която в момента е реалност – регистрираният превозвач е един, водачът, извършващ дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка – друг /данъкът е за негова сметка, но го плаща превозвачът/, а най-често данъкът се плаща от реалния водач, който може да има, но понякога дори няма никакъв договор с който и да е от първите двама. Отпадане на данъчното задължение по ЗМДТ. Така, търговците ще бъдат данъчно задължени по ЗКПО или ЗДДФЛ. Има начин събирането на дължимите данъци да бъде обезпечено и не е необходимо предварително да се събира сума, която понякога може далеч да се разминава с реално дължимата. Сегашното положение е абдикация на държавата по отношение формиране на правилна и справедлива данъчна политика в този сектор. Разрешението за таксиметров превоз да се издава на името на търговеца, за всеки автомобил по отделно, при наличие на предвидените в чл.24а ЗАП предпоставки.	Кирил Валентинов	28.07.2019
---	-----------------------------	-------------------

Лична позицияУважаеми господа,Предложеният от МТИТС проект на ЗИД на ЗАвП не визираща никакви реални стъпки към изсветляване на таксиметровия сектор от автомобилните превози по отношение спазването на търговското, трудовото и данъчното законодателство, защитата на фиска от съществуващите лоши практики в бранша във връзка с укриването на доходи, осигурителни и данъчни задължения от участниците в сектора, мерки срещу изпирането на пари. В предложените промени не е наличен никакъв опит дори за доближаване до успешните европейски практики в този транспортен сегмент. Не се предвиждат реални мерки във връзка с намаляването на финансовата и бюрократична тежест за работещите. Подобни промени естествено са възможни само с прецизна дефиниция на това кой изпълнява таксиметровата дейност и точно определяне на отношенията между участниците в сектора – таксиметрови централи, собственици на таксиметрови автомобили и водачи на таксиметрови автомобили, каквато в настоящия проект не е предложена. По точка 1-ва на предложени проект а именно"Намаляване на превозвачите, които не отговарят на условията за уседналост, т. нар. „пощенски кутии“или така наречените "кухи фирми",които се сменят на всеки шест месеца и за да изпълни духа на предложеният проект е достатъчно да се смени досегашната формулировка ,а именно"Превоз на пътници от чуждо име за собствена сметка". Предлагам следната формулировка"Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва от физически или юридически лица,регистрирани като търговци,чрез наети или самонаети регистрирани водачи.Така направена формулировката би довела до изсветляване на бизнеса и наистина подреждане да се знае кой каква роля изпълнява в таксиметровият бизнес и премахване на сегашният хаос.	Кирил Валентинов	28.07.2019
---	-----------------------------	-------------------

Коментар по настоящият проект на ЗИД на ЗАПКато неподкрещащ СНЦ "Съюз такси", "Национален съюз на превозвачите", "Браншова камара на таксиметровите водачи и превозвачи" и "Асоциация на таксиметровите синдикати в България", представляващ единствено и само себе си давам следните предложения.по проекта:Предложение по §4, т. 5: Предлагам да отпадат текстовете по т. 5, допълващи ал. 7, а именно т. 2, 3 и 4. За установяване на обстоятелствата по чл. 7, ал. 2, т. 4 е напълно достатъчно представянето на декларация за установяване по образец определен в наредбата по чл. 7, ал. 3 и, ако е необходимо- проверка на място.Мотиви: Предложените допълнения с точки 2, 3 и 4 нямат нищо общо с установяването на територията на Р България на търговеца и по същество не кореспондират с изискванията на чл. 7, ал. 2, т. 4 от ЗАП.Предложение по §8, т.1: Предлагам да отпадне.Мотиви: По смисъла на предложението по §45, т.4 от настоящият ЗИД на Закона за автомобилните превози „Системно“ е нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя се налага наказание за същото по вид нарушение.“ Толерирането на нарушения не допринася за развитието на сектора. По същество предложението предоставя възможност за планиране на нарушенията.Предложение по §9, т.4: Предлагам да отпадне.Мотиви: По смисъла на предложението по §45, т.4 от настоящият ЗИД на Закона за автомобилните превози „Системно“ е нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя се налага наказание за същото по вид нарушение.“ Толерирането на нарушения не допринася за развитието на сектора. По същество предложението предоставя възможност за планиране на нарушенията.Предложение по §16, т.7: Необходимо е да се предвиди възможност за работа в аварийен режим на устройствата.Мотиви: Таксиметровите автомобили не са стационарни обекти и е необходимо да бъде допусната възможността при започване или завършване на курса автомобилите да са в зона

Valentin
Rusev

28.07.2019

инж. Спас АтанасовВолодя Домишенко, е едно шило в торба, с много енергия , но без никакъв ефект. Изгря на таксиметровия небосклон, с жалбата си до КЗД(Комисия за защита от дискриминация), срещу МТИТС. Още като я прочетох, написах публично , че е несъстоятелна и написана от човек, който е образован и може да чете, но не разбира спецификата , на правната наука. Някои хора на неговото ниво му ръкопляскаха , викаха браво и го подкрепяха (около две години), но резултатът беше нула.За Володя Домишенко е известно в бранша, че е в пълна сила изразът " Крадецът вика, дръжте крадеца" и че не вижда гредата в своето око , а се концентрира в сламката в окото , на другия. Самият той ,е близък приятел с един голям превозвач в Пловдив. За този превозвач, шофьорите казват, че е олигарх.Володя направи опит да регистрира, шофьорска организация. На шумно рекламираната му кампания , за учредяване , се явиха двама - трима водачи.Володя твърди , че неговите искания , са подкрепени от цялата страна. Истината е , че няколко организации използваха последното съдебно дело, за опита за убийство на таксиметров шофьор в Ямбол и трябваше да има национален протест , пред съдебната палата в Ямбол. На протеста се явиха, около 20 човека от цялата страна, след призови във всички фейсбук групи. Дори от Ямбол, където има над 400 такситата, дойдоха не повече от 10 човека, на тази планирана PR акция. Има кадри от Ямболските телевизии. Та тези двайсет човека, които никой не е избирал и пращал там, решиха от името на всичките около 30 000 в бранша, каква ще е съдбата им. Като основните идеолози са били , бившите съратници , на Яне Янков.Володя и Дочко Дойчев , са най грамотните от водачите, но тяхната грамотност е на ниво полукомпетентни по финансовите и юридически въпроси, относно такситата. С полукомпетентност,от около 2 - 3 години, не става. Липсват им едни 30 години ровене в законите и наредбите , относно такситата.Има официални документи (актуални за последните 10 години) , от които се вижда, че в Управителните съвети , на БКТВП и в Съюз такси, няма хора от ръководствата на големите превозвачи. Нито хора с бели (или каквито и да е други) якички.За твърденията си , имам

Spas
Atanasov

28.07.2019

инж. Спас Атанасов

Какво ще последва , ако бъде отменен този текст. Превозвачите , няма да назначат , на реални трудови договори водачите, защото от 1989 г. насам , колите не нощуват в гараж, на превозвача и водачите , не дават оборота , на Превозвача. Все едно да се направи Предприятие с работници, които си носят струговете и тока за тях от дома си.Ще се появят Превозвачи, като в Пловдив, които назначават водачите , на фалшиви трудови догори, докато не им дойде проверка.Другият вариант е всеки водач, да си стане превозвач. Тогава , при оплакване от клиент, няма кой да му обърне внимание на жалбата, защото на телефона , за оплаквания, може никой да не вдигне или да вдигне жената или майката , на превозвача. ОО "АА" , също , няма да са ефективни , при оплакването , по същите причини. Когато водачите работят от името на голям превозвач, при жалба, до часове водачът е открит и изпратен в ОО " АА" за проверка. Ако не бъде изпратен, се санкционира превозвача и се спира обслужването му от ОО"АА". Ако водачът е сам превозвач, той може и пет години , да няма нужда от обслужване в ОО"АА". Но големият превозвач , има почти ежедневно процедури в ОО 'АА"Ако се наложи, всеки водач да си стане превозвач и търговец, ще отпаднат огромна част от водачите и ще настъпи хаос в предлагането на услугата. За да си превозвач, е необходимо да имаш средно образование и завършен курс и издържан изпит, за ПКЛ (Професионално компетентно лице) или да назначиш ПКЛ (със средно . Много от водачите са без средно образование, а и изискването за липса на задължения, ще доведе до около 50% безработица в бранша. Сега трудно се намират шофьори, представете си ситуацията , след това.Някои искат , да я няма и думата " Превозвач". Не било така в Европа. Този въпрос, многократно е поставян от Яне Янков и подгласниците му, но многократно му е отговаряно (от компетентните органи), че е спазен регламент 1071 и изискванията на законите свързани с него. Сегашните новоактивисти, повтарят старата песен , на нов глас. Отговорът е същия.Нямам статистика , как е в Европа. Когато зададох преди няколко години въпроса, защо у нас въвеждат фискални паметни в апаратите, а в Гърция и други държави няма, ми

Spas
Atanasov

28.07.2019

инж. Спас АтанасовВъв връзка с направените коментари от други водачи и превозвачи.Предлагам , да се има предвид, тежестта на предложенията. Зад предложенията на НСП, Съюз такси, БКТВП и АТСБ, стоят Превозвачи, на които са се доверили и ползват , техните услуги, огромен брой водачи. Само за София са около 5000 .Направените предложения до тук (с изключение на д.т.н. инж. Кирил Ризов), са на превозвачи с един , до 3 автомобиля. Някой го стяга обувката от ляво, друг от дясно. Няма как законът , да отговори , на претенциите , на всеки по отделно.Конкретно за предложението, да отпадне текста " водач от името , на превозвач, за своя сметка". Категорично съм против. Този текст е вкаран по предложение на БКТВП, около 2002 година и върши прекрасна работа, за този бранш. Този бранш е специфичен и различен от другите и такъв текст е необходим.Мотивите на няколко малки превозвачи са, че така се размивала отговорността и се укривали данъци. Истината е , че тези малки превозвачи или са изгонени от големите, за неспазване на изискванията за качеството на услугата , или са се самоизгонили , по същата причина. А когато си сам войн, е трудно и понеже са се прецакали, искат да наложат прецакването и на всички останали.Отговорността е строго регламентирана в чл.24 (8) от ЗАП и гласи: "(8) Регистрираният превозвач отговаря солидарно за вредите, причинени от водачи, които извършват таксиметров превоз на пътници от негово име, но за своя сметка..." Но явно тези хора, не разбират или не виждат , написаното в закона.Как се укриват данъци, като ако не е платен Данък таксиметров превоз, не се издава Разрешително. 100 % от автомобилите с разрешително , са с платен данък. Това отново е специфична мярка (за този бранш), защото и по ЗКПО и по ДДФЛ и по Патент, имаше огромно укриване и заради тази разпасаност, сега е такъв режима.Плащането на Данък таксиметров превоз, е вменено на Превозвача, но парите идват от клиента, през водача. Няма как, Превозвачът да плати данъка, от някакви други източници. Няма и случай в който , чрез плащането на Данък таксиметров превоз, да се увеличават разходите на превозвача или да се намалява , касовата наличност. Има отчети, които всеки средно образован счетоводител може да достигне , за

Spas
Atanasov

28.07.2019

инж. Спас Атанасов
 Инж. Спас Атанасов –
 Председател на УС на БРАНШОВА КАМАРА НА
 ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ
 (БКТВП) Във връзка с предложения проект , ЗИД на
 ЗАП, правя следните предложения и коментари.1.
 Подкрепям общата позиция на Националния съюз
 на превозвачите, Съюз такси, Асоциация на
 таксиметровите синдикати в България и БКТВП.2.
 Добавям още няколко предложения:2.1. Да се
 намали глобата по ЗАП, за забравени документи (чл.93 (2) от ЗАП, която е 500 лева, на 10
 лева.Мотиви: Има несъразмерност , на глобите по
 ЗДвП и ЗАП и при обжалване , съдът определя , по
 - ниската глоба. Ако водачът има валидни
 документи, но не ги носи (забравил ги е) , глобата
 по ЗДвП е 10 лева, а по ЗАП е 500 лева. По ЗАП ,
 водачът трябва да носи около осем документа.
 Ако ги е забравил, трябва да плати 4000 лева, а по
 ЗДвП, са 80 лева. Това е абсурд, който трябва да
 бъде поправен.2.2. Да се намали минималната
 глоба по ЗАП, за неправилно паркиране или
 престояване, която е 200 лева, на 20 лева.Мотиви:
 Има несъразмерност , на глобите по ЗДвП и ЗАП и
 при обжалване , съдът определя , по - ниската
 глоба. Глобата по ЗДвП е 20 лева, а по ЗАП е 200
 лева.3.3. Да се намали глобата по Чл. 93,(1) , т.1,2
 и 3 , когато се отнася за таксиметров превоз,
 съответно , на 200 лева по т.1, 400 лева , за т.2 и
 600 лева , за т.3.Мотиви: Има несъразмерност на
 глобите , за автобуси и ТИР - ве. Един автобус или
 ТИР, струва , десет пъти повече и изкарва приход
 10 пъти повече от едно такси.3.4. Параграф 16 ,
 относно чл.24, алинея 9, трябва да влиза в сила
 две години , след обнародването. Така както е
 написано, влиза в сила веднага. Няма как
 фискалната касова бележка, веднага да отговори
 , на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и
 отчитане на продажби в търговските обекти чрез
 фискални устройства (обн., ДВ, бр. 106 от 2006 г.).
 Вярно е , че ще се чака допълнителна Наредба , от
 Министъра, но е добре да се прецизира. Моето
 лично мнение е, че и срокът от две години, за
 влизане в сила на изискванията по Наредба Н18, е
 кратък. Трябва да е по - дълъг и да е комбиниран
 с комплекс, от много други мерки и изменения , на
 ЗАП и други закони и Наредби. Най - важното е, да
 отпадне изискването , за липса на задължения на
 водача, когато работи от името , на превозвач, за
 своя сметка. При сегашните ниски цени, на

Spas
 Atanasov

28.07.2019

До кога? До кога ще преоткриваме топлата вода и ще прекрояваме закони и разпоредби в интерес на шепа хора и фирми, винаги в ущърб на тези които извършват дадена дейност? Толкова ли е трудно да погледнем каква е практиката в напредналите европейски държави, необременени от тоталитаризъм и такива нива на корупция? Тук искам да попитам уважаваният от мен и.д, д.т. ,клмнс., и т.н. другаря Ризов. Другарю Ризов, кой се нарича зърнопроизводител, този който отглежда и събира зърното, или този който дава на аренда или лизинг комбайни?	Симеон Василев	26.07.2019
До кога? До кога ще преоткриваме топлата вода и ще прекрояваме закони и разпоредби в интерес на шепа хора и фирми, винаги в ущърб на тези които извършват дадена дейност? Толкова ли е трудно да погледнем каква е практиката в напредналите европейски държави, необременени от тоталитаризъм и такива нива на корупция? Тук искам да попитам уважаваният от мен и.д, д.т. ,клмнс., и т.н. другаря Ризов. Другарю Ризов, кой се нарича зърнопроизводител, този който отглежда и събира зърното, или този който дава на аренда или лизинг комбайни?	Симеон Василев	26.07.2019
Предложение за промени на ЗИД на ЗАП§ 18. Член 246 се отменя. Предложение за промени в чл. 106а: Наказанията свързани с „без включен таксиметров апарат в режим на регистриране на превоза“ да бъдат парична санкция 200 лв. Мотиви: Обикновено шофьорите са подложени на голям стрес при качването на клиентите, тъй като няма изградена добра инфраструктура и при спирането за качване на клиент се създава неудобство за останалите участници в движението и вниманието е насочено преди всичко върху безопасността. Случва понякога да не забележим, че при натискане на бутона апарата не се е включил. Това нарушение не е направено с умисъл и затова настояваме за минимална санкция. Лишаването на шофьорите от правото да упражняват професията си, в която са инвестирали средства ще ги доведе до фалит.	Дочко Дойчев	24.07.2019

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП§ 17. В чл. 24а се правят следните изменения и допълнения: 1. Алинея 5 се изменя така: „(5) Издадените разрешения се вписват в регистъра по чл. 12, ал. 2.“; 2. В ал. 8 се създава т. 5: „5. Когато водачът извършващ дейността от името на регистриран превозвач, престане да отговаря на изискванията на чл. 24, ал. 3, т. 1-6.“ Предложение да отпадне целият член 24а. Мотиви: допълнителните административни процедури извън регистрацията на търговеца и на водача са излишна административна тежест. Контролът на таксиметровия пазар от страна на общинския съвет, в т.ч. броя автомобили и тяхното разпределение между превозвачи е потенциален източник на корупция и пречи на конкуренцията. Относно определянето на минимални и максимални цени за км. пробег от общинските съвети е в разрез с решение # 251/18.03.2015 г. на КЗК. Общинските съвети нямат нужната компетентност за определяне на цените без да има създадена формула от компетентен орган. Чрез регистъра по чл. 12, ал. 2 се събира информация в коя община оперират таксиметровите автомобили. Допуска се един автомобил да оперира в повече от една община, което е приложимо за общини, където няма регистрирани водачи или клиента пътува към общината в която търговеца е регистриран. В момента населението от общини, които нямат регистрирани автомобили са дискриминирани да не могат да се възползват от услугата при нужда или водача е принуден да извърши нерегламентиран превоз. Има случаи, когато клиенти от една община отиват в друга и след това желаят да се върнат със същия автомобил или друг от тяхното населено място. Трябва да се даде право на избор на клиента.	Дочко Дойчев	24.07.2019
---	-------------------------	-------------------

Мнение.Пълна глупост е написаното от Ризов.Хаосът създаден до момента е благодарение на въвеждането в заблуда на институциите преди време ,че с въвеждането на сегашната терминология" ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ОТ ЧУЖДО ИМЕ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА " държавата непременно ще подреди бранша и ще изсветли бизнеса. Да ама не ,в момента хаосът е пълен благодарение точно на господина,с чиято помощ и съдействие се блокира "Орлов мост",излъгаха таксиметровите шофьори и извиха ръцете на институциите,които готвеха по това време закона"Михов-Вълков"и за една нощ го премахнаха и наложиха сегашната формулировка ,която създава истинския хаос да не се знае КОЙ КАКЪВ Е В ТАКСИМЕТРОВИЯТ БИЗНЕС. Задължително трябва да се промени формулировката и тя да изглежда по следният начин: Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва от физически или юридически лица регистрирани ,като търговци чрез наети или самонаети регистрирани водачи.Само по този начин би се изсветлил бизнеса и да стане напълно ясно кой каква роля изпълнява,кой плаща и кой се крие зад кухите фирми ,това напълно ще ги премахне и държавата да получава своето от таксиметровите шофьори.	Кирил Валентинов	24.07.2019
---	-----------------------------	-------------------

Мотиви към предложените промени в чл . 24 Мотиви: носенето на удостоверение е излишно, при положение, че контролиращите органи имат електронен достъп в реално време до регистъра. Поради тази причина изискването за удостоверение се заменя с наличие на вписване в регистъра. Премахването на срока за подаване на заявление при подновяването на УВЛТА ще облекчат водачите при подновяването срока на УВЛТА. Централизираните обучения не са добър механизъм за информираност на шофьорите (което е видно на практика), но създават административна тежест. Обученията и изпитите се заменят с деклариране (възможно по електронен път) от страна на водача, че се е запознал с учебните материали. Тези материали могат да бъдат текстови или видео-уроци. Чрез въвеждане на електронни услуги, водачите ще могат отдалечено и лесно да заявяват вписване в регистъра. Въвежда се възможност за използване на алтернативни технологии на таксиметровия апарат с фискална памет, като например GPS устройства. С наредба ще бъдат определени условията за интегриране на отчетеното от тези устройства разстояние и съответна цена с данъчната администрация.	Дочко Дойчев	24.07.2019
--	-------------------------	-------------------

Предложение за промени в ЗИД на ЗАП Предложение за изменение и допълнение в чл. 24: 1. в ал. 1 след думите „електронен таксиметров апарат с фискална памет“ се добавят думите „или по други начини, позволяващи точно измерване на разстояние и отчитане пред данъчната администрация“, като думите „след издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници“ се заменят с думите „след вписване в регистрите по чл. 12, ал. 2 и по ал. 3, т.5“. 2. в ал. 3, т.5 изменя така: „Вписан е в регистър на водачи, извършващи таксиметров превоз, воден от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ 3. ал. 4 се изменя така: „Ръководителят на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ вписва лицата, отговарящи на изискванията по ал. 3, т. 1-4 и е декларирало, че се е запознало с обучителна информация, определена с наредбата по чл. 12а, ал. 5. Вписването се подновява на всеки 5 години по заявление на водача. 4. ал. 5 се отменя. 5. ал. 6 се изменя така: „Редът за вписването и подновяването на вписването в регистъра на водачите, извършващи таксиметров превоз, и за доказване на съответствието с изискванията по ал. 3, т. 1-4 се определя с наредбата по чл. 12а, ал. 5., като обстоятелствата, необходими за доказване на изискванията, се събират по служебен път.“ 6. в ал. 17 думите „отнема със заповед удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил“ се заменят с думите „заличава вписването на водач, извършващ таксиметрови превоз“	Дочко Дойчев	24.07.2019
---	-------------------------	-------------------

Продължение на чл. 24 4. Алинея 4 се изменя така: „(4) Удостоверението се издава за срок 5 години. Ново удостоверение с нов срок на валидност 5 години се издава без полагане на изпит, ако лицето отговаря на изискванията по ал. 3, т. 1 – 6 и е подало заявление за преиздаване не по-късно от 6 месеца след изтичането на валидността на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил.“ 5. В ал. 6 думите „ал. 3, т. 1 – 4“ се заменят с „ал. 3, т. 1 – 7“. 6. В ал. 7 думите „ал. 3, т. 1 – 4“ се заменят с „ал. 3, т. 1 – 6“. 7. Създава се нова ал. 9: „(9) След извършване на превоза, водачът на лек таксиметров автомобил издава фискална касова бележка, по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства (обн., ДВ, бр. 106 от 2006 г.), която трябва да съдържа информацията, определена с наредбата по чл. 12а, ал. 5.“	Дочко Дойчев	24.07.2019
--	-------------------------	-------------------

Продължение към чл. 243. Алинея 3 се изменя така: „(3) Ръководителят на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ издава удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил на лице, което: 1. притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство от категория В, издадено в Република България; 2. не е осъждано за тежко умишлено престъпление или за престъпления от общ характер по реда на глава втора „Престъпления против личността“, по реда на глава пета „Престъпления против собствеността“ или по реда на глава единадесета, раздел II „Престъпления против транспорта и съобщенията“ от Наказателния кодекс.; 3. не е лишено от право да управлява моторни превозни средства по съдебен или административен ред или свидетелството му за управление да не е временно отнето с приложена принудителна административна мярка по реда на чл. 171, т. 1 или 4 от Закона за движението по пътищата или чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс; 4. няма наложени административни наказания за управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда през последната година; 5. притежава валидно удостоверение за психологическа годност по смисъла на наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата; 6. не му е отнемано удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил по реда на чл. 106а, ал. 1, т. 7 през последната година; 7. успешно е положило изпит по теми, определени с наредбата по чл. 12а, ал. 5.“	Дочко Дойчев	24.07.2019
Лична позиция. И докато самозванци като др. Ризов, обясняват как това е най-доброто, бих дал за пример Европейската общност, където за превоз на пътници до 6 места + мястото на водача, понятието превозвач е безмислено, непознато и ненужно!	Таки 2005 ООД Петков	24.07.2019

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП§ 16. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1: „(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от лицата по чл. 12, ал. 1, с леки автомобили до седем места, включително мястото на водача, вписани в регистъра по чл. 12, ал. 2, които са оборудвани с електронен таксиметров апарат с оценено съответствие по реда на Закона за техническите изисквания към продуктите и след издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници.“ 2. В ал. 2 след думите „само с автомобили,“ се добавя „които отговарят на изискванията на наредбата по чл. 12а, ал. 5, за тях има издадено валидно удостоверение за техническата изправност със заключение, че превозното средство се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване“;	Дочко Дойчев	24.07.2019
--	-------------------------	-------------------

Лична позиция.Здравейте уважаеми експерти,юристи и всички поръчково работили по това нищо!Не се вижда никаква промяна в предложените промени,освен някаква хипотетична връзка със НАП!При сега уж работеща система,Превозвач някакъв уж от своя сметка,плаща алтернативен данък"Такси",НО всъщност ГО ПЛАЩАТ шофьорите,който пък са там някъде....От чуждо име..!Един е собственик на автомобила,друг е ПРЕВОЗВАЧА,трети е ДЗЛ на ЕТАФП,Н-ти е е шофьора изпълняващ ДЕЙНОСТТА!!!Това е пример за размиване на отговорност,ощетяване на фиска и водачите,който подлъгани смятат че са на чисто,а всъщност потъват драматично,подведени от Превозвача,и неплащащи си НИКАКВИ осигуровки.!Не защото не желаят,а защото така създадената схема изсмуква голяма част от приходите им,хранейки законоустановено гореспоменатите паразитни звена чрез законови разпоредби!!!Това не се ли промени радикално,промяна е невъзможна!!!Кой търговец желае да работи и да плаща от чуждо име???Да,марка и франчайз договор за ползването й, са нормален пазарен принцип,но при таксиметровите превози в Република България,нещата са изначално сбъркани,и коренна промяна е абсолютно необходима,ако държавата желае да взима полагащото й се,от бизнес въртящ милиарди оборот....Накратко:Превоз за собствена сметка от името на Регистриран превозвач ,и необходимостта на такъв субект са абсолютно НЕНУЖНИ!!!Търговец е правилното определение.	Таки 2005 ООД Петков	24.07.2019
--	-------------------------------------	-------------------

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП Предложение за създаване на нови алинеи на чл. 12а Създава се нова ал. 6: „(6) Заявления за вписване и за промяна на обстоятелства в регистъра, могат да се подават по автоматизирано и по електронен път по реда на Закона за електронното управление“. Създава се нова ал. 7: „(7) Обстоятелства за регистрираните автомобили, определени с наредбата по ал. 5, се извличат автоматично на база на регистрационния номер от националния регистър на пътните превозни средства по реда на Закона за електронното управление“. Създава се нова ал. 8: „(8) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ извършва автоматизирани проверки за платен данък за таксиметров превоз на пътници и заличава вписаните в регистъра моторни превозни средства, за които данъкът не е платен за съответната година“. Мотиви: регистърът трябва да съдържа актуална информация за автомобилите, с които се извършват таксиметров превоз. Тя трябва да може да бъде променяна по електронен път. Достатъчно е вписването единствено на регистрационния номер на автомобилите – останалите данни следва да бъдат извлечени (при нужда) от националния регистър на превозните средства в МВР, следвайки принципа на еднократното събиране на данни, заложен в Закона за електронното управление.	Дочко Дойчев	24.07.2019
---	-------------------------	-------------------

Предложение за промени на ЗИД на ЗАПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В ПРОЕКТА НА ЗИД НА ЗАП, КАСАЕЩИ ТАКСИМЕТРОВИЯ ПРЕВОЗ

9. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „търговци, притежаващи удостоверения за регистрация“ се заменят с „търговец, притежаващ удостоверение за регистрация и отговарящ на изискванията на чл. 7, ал. 2, т. 5, наричан по-нататък регистриран превозвач“

Предложение за редакция на чл. 12, ал. 1: Текста „или от водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. Правоотношенията между превозвача и водача се уреждат с писмен договор“ да отпадне. Тези текстове да отпаднат по подразбиране и от текстовете на останалите членове и алинеи, където се съдържат. Ако все пак наделее мнението да остане превозвача, предлагаме думата „писмен“ да се замени с „трудов“. Мотиви: да е ясно кой точно носи отговорност и да се избегне прикриването на неплащането на данъци и осигуровки. Превозвачите в много случаи са точно организатори на така наречените „кухи фирми“, зад които се крият шофьорите неплащайки осигуровки и плащайки безотчетни пари на тези превозвачи за „услугата“. Искаме всички участници на пазара да сме поставени при равни условия. Този проблем няма да бъде преодолян ако шофьора не застане с името си. Клиентите в момента също не могат да се ориентират кой носи отговорност – шофьор, превозвач, централа. Законите се правят за да отговорят на съвременните изисквания на обществото, технологиите се развиват непрестанно и са на път да изземат нашата дейност поради прекалената регулация, вместо да си партнираме и развиваме. Обръщаме внимание, че на практика тези текстове позволяват заобикалянето на чл. 24а, ал.(6) (Нова – ДВ, бр. 32 от 2016 г., в сила от 01.04.2016 г.)

Разрешението е поименно и не подлежи на преотстъпване. Максимално въвеждане на закона за електронно управление с цел облекчаване на административната тежест. Максимално избягване на рестрикциите. Рестрикциите водят до появата на нелегална конкуренция тип Максим, Убер и др. подобни. Няма как да запазим ниска цена на превоза с повишаване на нашите разходи. Ние сме микро бизнес с малки доходи. Клиентите

Дочко
Дойчев

24.07.2019

д.т.н. инж. К. РизовПРИЕМАМЕ чл. 24, ал. 1 както сте го написали: ТАКСИМЕТРОВИТЕ ПРЕВОЗИ НА ПЪТНИЦИ СЕ ИЗВЪРШВАТ ОТ ЛИЦАТА ПО ЧЛ. 12, АЛ. 1, С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ ДО СЕДЕМ МЕСТА, ВКЛЮЧИТЕЛНО МЯСТОТО НА ВОДАЧА, ВПИСАНИ В РЕГИСТЪРА ПО ЧЛ. 12, АЛ. 2, КОИТО СА ОБОРУДВАНИ С ЕЛЕКТРОНЕН ТАКСИМЕТРОВ АПАРАТ С ОЦЕНЕНО СЪОТВЕТСТВИЕ ПО РЕДА НА ЗАКОНА ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОДУКТИТЕ И СЛЕД ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ.

Настояваме данъчно задължените лица на таксиметровите автомобили да не се натоварват с разходи за нови таксиметрови апарати, а да се одобряват сегашните. Таксиметровите апарати да си останат само измерителни устройства. Няма да допуснем връзката им с НАП, защото ПЪРВО всяко данъчно задължено лице си има своя такъв касов апарат и ВТОРО: сегашният и предлаганият апарат са с фискална памет – еднакво пригодни за целите на ДООСИГУРЯВАНЕТО по Кодекса на осигуряването и за целите на задължителната регистрация по ЗДДС при оборот, надхвърлящ 50 000 лв. в 12 последователни месеци.

Предлаганият апарат ще е с поне 500 лв. по-скъп, въпреки уверенията за някакви 100 лв. по-скъп. Защитената връзка винаги може да излезе от строя , защото предлаганото по-скъпо устройство ще се сваля при всяко напускане на таксиметровия автомобил, за да не бъде откраднато. Поради движението на автомобила и установяването му на различни места в града, връзката с НАП може да се компрометира и да създаде допълнителни проблеми в системата „апарат – фискален принтер“. Шофьорът пуска апарата след качването на клиента, приключва курса и му издава фискален бон, който до 7 минути трябва да се потвърди от НАП – това не се случва, защото междувременно шофьорът е напуснал обхвата на GSM клетката, откъдето е изпратен бона в НАП – при напускане на една клетка и при влизането в нова клетка от обхвата на GSM – сигналът е слаб – тези 7 минути минават – потвърждение от НАП няма – таксиметровият апарат блокира – шофьорът не може да качи новия клиент, защото трябва да влезе във връзка с оторизирания сервиз за поддръжка на апарата и да изпълни сложна и продължителна процедура по привеждането на апарата от БЪГВАНЕ в

Spas
Atanasov

23.07.2019

д.т.н. инж. К. Ризов

ВОДАЧИТЕ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ:

НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ никога не са ги обичали и винаги са искали да ги няма – ама без тях не може – кой ще осчетоводява дейността на таксиметровия автомобил, кой ще плаща АЛТЕРНАТИВНИЯ данък, кой ще назначава на трудов договор шофьора/те, кой ще им плаща заплатите и осигуровките и т.н. и прочие – знаете, че ПРЕВОЗВАЧИТЕ обикновено не искат, защото шофьорите не им предават ежедневните обороти от дейността – тогава ?... Останалото го написах по-горе...

ТАКСИМЕТРОВИТЕ АПАРАТИ: НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ искат връзка с НАП, защото ще возят на принципа „от тук до там – толкоз“ – а ние не искаме и няма да я допуснем по никакъв начин – защото всяко данъчно задължено лице на отделния таксиметров автомобил си има касов апарат за връзка с НАП – таксиметровите апарати, не могат и не трябва да са с връзка с НАП, защото от постоянното им сваляне с цел избягване на кражби, тази връзка ще се компрометира постоянно и на практика никой няма да вози по таксиметров апарат – освен това в цял свят тези апарати са само ИЗМЕРИТЕЛНИ, а у нас са и ФИСКАЛНИ устройства – искате само за целите на ДООСИГУРЯВАНЕТО, т.е. само на една от 30_те разходни позиции, касаещи счетоводството на отделния таксиметров автомобил да въведем НЕЩОТО, което няма да може и без това да служи за НИЩО...

ТРЕТО – написахме поредицата от предложения за ЗИД на ЗАП – за това какво и как искаме да се промени в ЗАП – за да функционира правилно и реално бранша – за които днес Ви напомняме с ОФИЦИАЛНОТО ни СТАНОВИЩЕ:...

ПРИЕМАМЕ чл. 12, ал. 1 както сте го написали: **ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ МОЖЕ ДА СЕ ИЗВЪРШВА ОТ ТЪРГОВЕЦ, ПРИТЕЖАВАЩ УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА РЕГИСТРАЦИЯ И ОТГОВАРЯЩ НА ИЗИСКВАНИЯТА НА ЧЛ. 7, АЛ. 2, Т. 5, НАРИЧАН ПО-НАТАТЪК РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ ИЛИ ОТ ВОДАЧИ, ИЗВЪРШВАЩИ ДЕЙНОСТТА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ, НО ЗА СВОЯ СМЕТКА. ПРАВООТНОШЕНИЯТА МЕЖДУ ПРЕВОЗВАЧА И ВОДАЧА СЕ УРЕЖДАТ С ПИСМЕН ДОГОВОР.** За да се случат нещата моля да имате предвид следното: без да пипаме горните изречения, следва да добавим нови, от които да стане ясно, че имаме тристепенна организация при такситата:

ПРЕВОЗНА ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ

Spas
Atanasov

23.07.2019

д.т.н. инж. К. Ризов

ОСИГУРОВКИТЕ: НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ никога не са искали и на практика никога не са ги плащали – това последното обаче важи и за по-голямата част от всички останали в бранша – за съжаление или не, т.е. **ЗДРАВНИ** осигуровки плащат почти всички, защото професията **ТАКСИМЕТРОВ ШОФЬОР** е рискова, но повечето спестяват от плащането на **ПЕНСИОННИТЕ** осигуровки – поради тази причина периодично **ГЪРМЯТ ДАНЪЧНО ЗАДЪЛЖЕНИТЕ ЛИЦА** на отделния таксиметров автомобил, поради не плащането главно на **ПЕНСИОННИТЕ** осигуровки.

ПРЕВОЗВАЧИТЕ: НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ никога не са ги обичали и винаги са искали да ги няма – били **КОЖОДЕРИ** и т.н. и прочие – само защото благодарение на тях браншът и до днес функционира правилно – ако ги нямаше – **ЩЕШЕ ДА ТЪРЖЕСТВУВА ХАОСЪТ В БРАНША**

ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА АВТОМОБИЛИ ОТ ПРЕДИ 2000 г... Но що за животно е **ПРЕВОЗВАЧЪТ** – той е обикновен търговец, който срещу заплащане, описано в т.н. **ФРАНЧАЙЗ ДОГОВОР** наема таксиметрови автомобили и едно от двете лица: таксиметровия шофьор на трудов договор (само, ако последният ежедневно предава оборота от таксиметровия апарат на превозвача, явяващ се негов работодател) или както е в повечето случаи на практика сключва договор с данъчно задълженото лице на таксиметровия автомобил, за да внася от негово име и за негова сметка **АЛТЕРНАТИВНИЯ** данък, докато задълженията по счетоводството, по назначаването на трудов договор на таксиметровия/те шофьор/и, както и произтичащите от това задължения, са за сметка на това лице, което в Закона за автомобилните превози се нарича **ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ...** Сами разбирате, че **ПРЕВОЗВАЧИТЕ** нямат интерес и обикновено не са данъчно задължени лица на таксиметровите автомобили – като такива, бе да са такива ги представят **НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ...** – данъчно задължените лица на таксиметровите автомобили са **ВОДАЧИТЕ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ...** – но **НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ** тях не ги признават – в главите на **НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ** не трябва да има **ПРЕВОЗВАЧ** и не трябва да има **ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ** – а трябва да има само **ШОФЬОР**,

Spas
Atanasov

23.07.2019

д.т.н. инж. К. РизовВТОРО – написахме и публикувахме поредицата от материали, изобличаващи намеренията на НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ в бранша – представляващи малцинството от превозвачите и водачите в него – от които днес Ви напомняме техните реални намерения за данъците, осигуровките, превозвачите, водачите за собствена сметка и таксиметровите апарати:ЗА ДАНЪЦИТЕ: НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ никога не са искали и на практика никога не са ги плащали – т.е. по ЗДДФЛ или ЗКПО или ПАТЕНТНИЯ ДАНЪК в държавата и общините не са влизали повече от 20 000 лв. годишно, а сега през АЛТЕРНАТИВНИЯ ДАНЪК влизат 15 000 000 лв. – от всичките таксиметрови автомобили в държавата, които след 2000 г. (годината на въвеждането на Закона за автомобилните превози) не надхвърлят 25 000 в цялата държава – НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ плачат за ФИСКА, но разбират както винаги ОБРАТНОТО – да не се пълни (както беше до 2016 г., а не както е след 2016 г. – да се пълни от АЛТЕРНАТИВНИЯ ДАНЪК) – за тази цел те са най-големият противник на АЛТЕРНАТИВНИЯ ДАНЪК – искат премахването му на всяка цена, за което ронят крокодилските си сълзи... – знаете, че когато първо ПЛАЩАШ, а после КАРАШ – всичко е справедливо – а когато по някаква причина (законосъобразна) не можеш повече да караш ФИСКЪТ ти връща частта от надвнесения данък – ЗА ДА КАРАШ първо си ПЛАЩАШ, а КОГАТО НЕ КАРАШ, НЕ ПЛАЩАШ или ти връщат ПЛАТЕНОТО – за НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ това било несправедливо ... И винаги е несправедливо след 2000 г. – пълненето на ФИСКА по ЗДДС – ами като през всеки един таксиметров автомобил през 24 от общо 30 разходни позиции без АЛТЕРНАТИВНИЯ данък, осигуровките (ЗДРАВНИ, ПЕНСИОННИ), застраховките (ГРАЖДАНСКА, ЗЛОПОЛУКА, КАСКО) и ВИНЕТКИТЕ, които са освободени от ЗДДС, то през останалите 24 разходни позиции данъчно задълженото лице на отделния таксиметров автомобил е най-големият ПЪЛНАЧ по ЗДДС като КРАЕН ПОТРЕБИТЕЛ – всичко написано дотук няма никакво значение за НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ – нали те ронят крокодилските си сълзи за обратното – защото ФИСКЪТ се пълни, а не защото НЕ СЕ ПЪЛНИ, което те искат на практика...една част от НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ и сега карат автомобили от ТАКСИМЕТРОВИ С АЛТЕРНАТИВЕН

Spas
Atanasov

23.07.2019

д.т.н. инж. К. РизовЕто РЕТРОСПЕКЦИЯТА на написаното в НЕДЕЛНИУЧИЛИЩА: можеш да станеш ДЗЛ, ако нямаш задължения или пък са разсрочени по законов път и то за срока на разсрочването, в противен случай можеш да работиш на трудов договор – но оборота от дейността ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ е на ДЗЛ с всичко произтичащо от това и вече написано. С други думи в най-скоро време ще останат само и единствено шофьорите със собствен таксиметров апарат, т.е. таксиметров апарат, който е фискализиран на неговото ДЗЛ, докато последното плаща задълженията си по предвидения законов ред – след това ще може да работи само на трудов договор, но оборота от таксиметровия апарат вече няма да бъде негов, а на ДЗЛ, към което се е наело. Разбирате, че фигурите на СОБСТВЕНИКА и на ПРЕВОЗВАЧА са без значение, важна е фигурата на ВОДАЧА ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ – това е ДЗЛ, т.е. то отговаря за всичко – и съответно „умира“ или е „живо“ – независимо от СОБСТВЕНИКА и от ПРЕВОЗВАЧА на таксиметровия автомобил – може да сменя автомобилите с техните собственици и/или превозвачите, но навсякъде е само и единствено със собствения си таксиметров апарат – защото КОЙТО ПИЕ, ТОЙ ПЛАЩА.	Spas Atanasov	23.07.2019
--	--------------------------	-------------------

д.т.н. инж. К. РизовСамо ПРЕВОЗВАЧЪТ или ВОДАЧЪТ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ обаче могат да бъдат ДАНЪЧНО ЗАДЪЛЖЕНИ ЛИЦА (ДЗЛ) за дейността ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – да водят счетоводството на отделния таксиметров автомобил – да се самоосигуряват/ да осигуряват назначените на трудов договор шофьори/ да се доосигуряват при приключване на счетоводната година – да се регистрират/дерегистрират по ЗДДС задължително/по желание при два/три таксиметрови автомобили в счетоводството си – да отчитат ДДС-ПРИХОДИ и ДДС-РАЗХОДИ и в зависимост от разликата – да внасят в 14_дневен срок положителната разлика или след ревизия, ако всичко е О'К да получават отрицателната разлика. Знаете, че всяка дейност се осчетоводява – дейността ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ не прави изключение – въпросът е дали ще останат ДЗЛ – ПРЕВОЗВАЧИ и/или ВОДАЧИ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ – ще останат тези без задължения или със задължения, разсрочени по законов път, за срока на разсрочване. След това като възможност остава на всеки само работата на трудов договор – тук обаче има друго – целият оборот е на ДЗЛ – и понеже някой си мисли, че плащането и осчетоводяването, както и осигуряването и евентуалните плащания по ЗДДС не го касаят – то той и на трудов договор няма да просъществува дълго.	Spas Atanasov	23.07.2019
---	--------------------------	-------------------

д.т.н. инж. К. Ризов

Уважаеми заинтересовани от всички възможни институции и организации в Република България,

От името на големите организации в бранша ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, а именно СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯТ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ, БРАНШОВАТА КАМАРА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ И АСОЦИАЦИЯТА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ СИНДИКАТИ В БЪЛГАРИЯ, представляващи огромното болшинство от превозвачите и водачите в този бранш, само в последните месеци Ви написахме и публикувахме много материали, обединени в ТРИ ГОЛЕМИ НАПРАВЛЕНИЯ: ПЪРВО – написахме поредицата от НЕДЕЛНИ УЧИЛИЩА – за това как функционира бранша – от които днес Ви напомняме с тяхната РЕТРОСПЕКЦИЯ: Всеки може да е СОБСТВЕНИК на един или повече автомобили, които да могат да се използват като ТАКСИМЕТРОВИ АВТОМОБИЛИ – отношенията на собственост са си едни и същи, независимо от предназначението на автомобилите. Самите автомобили могат да се използват като собствени, като отдадени на лизинг, като отдадени на аренда и т.н. – отношенията на собственост са тип търговски отношения, които нямат общо с търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – независимо от това, тази наша дейност се влияе от споменатите търговски отношения на собственост. Всеки може да е ПРЕВОЗВАЧ, но от различен калибър – от превозвач на себе си, през малък превозвач (до десет автомобиля), през среден превозвач (от десет до сто автомобиля), през голям превозвач (над сто, но под хиляда автомобиля), та до супер голям превозвач (над хиляда автомобиля). Независимо от калибъра си, всеки превозвач организира дейността на своите автомобили – организира ЦДП/мобилно приложение/кол-център, диспечери, бригадири/инспектори, стикери, сервизи и т.н. – в помощ на търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – тази му дейност е позната в целия свят като ФРАНЧАЙЗОВА ДЕЙНОСТ – и тя си има своята цена – отношенията на ФРАНЧАЙЗИНГ са тип търговски отношения, които нямат общо с търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – независимо от това тази наша дейност се влияе от споменатите търговски отношения на франчайзинг. Всеки може да е

ПОДАВАЧ НА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА

Spas
Atanasov

23.07.2019

МнениеСъгласен съм с колегата М. Г. Преди приемането на ЛОБИСТКАТА наредба 34 и последвалото БЕЗПРЕЦЕДЕНТНО прекрояване по нея на ЗАП всички бяха доволни - държавата си получаваше своето (патента) , ние шофьорите си работехме спокойно без тези измислени "превозвачи" и карахме европейски коли от среден и висок клас, клиентите се возеха на чисти и хубави коли, таксиметров шофьор беше доходна и УВАЖАВАНА професия. Дори тогавашните мутри не се закачаха с нас, но "белите якички " усетиха големия финансов потенциал в този бизнес и се започна !Първа точка в плана им беше да намерят няколко лица с нисък морал ,на които да направят НПОта и уж от името на таксиметровите шофьори да се съгласяват с всяко едно нововъведение . Продажници намериха бързо в лицето на инженер. С. Атанасуф, инж. К. Ризуф и още няколко безсъвестни подобни им! Всъщност инж. К. Ризуф може би има съвет която го мъчи защото напоследък все по често се забелязват ескалиращи ментални проблеми! След евтино изпълнената първа точка от плана се продължи по същество , познавайки синдрома на сварената жаба, "белите якички" започнаха от далече - въведоха ЗАДЪЛЖИТЕЛЕН жълт цвят за такситата! Жабите (таксиметровите шофьори) взеха да се размърдват в тенджерата (бранша) ,но гореспоменатите "синдикалисти" ни успокоиха (УСПАХА),че ще влизаме в ЕС ,там било така ,трябвало да сме подготвени от сега и т.н. ЛЪЖА И ИЗМАМА! !! В почти нито една държава от ЕС няма такова изискване на национално ниво! !!Белите якички видяха,че номерът минава и ново назначените "синдикалисти" си вършат съвестно (и евтино) работата и продължиха с втора точка - жълтите коли трябваше да оборудваме с нови и СКЪПИ таксиметрови апарати с фискална памет! Ние бяхме на патент, който плащахме независимо от оборота!!!...Следващата РЕШИТЕЛНА стъпка беше въвеждането на ограничение относно годините на такситата 10години максимална възраст на колите! Такъв лобистки закон защитаващ интересите на вносителите на автомобили и лизинговите компании преподаващи ни ги на двойни цени няма не само в Европа , но и в целия свят сигурно!Превозвачите! Кожите от гърба на таксиметровите шофьори взеха да

Володя
Домашенко

19.07.2019

Писна НИ!Стига с тези лобистки промени в законите! Вече и черното под ноктите ще ни вземете!!!	Володя Домашенко	19.07.2019
Обществена консултация по проекта, организирана от Сдружение "Журналисти за прозрачно управление"По проект "Мисли първо за малките" Сдружение "Журналисти за прозрачно управление" организира провеждането на 3 пилотни обществени консултации, при които на практика ще бъде тестван механизъм за проактивен подход на администрацията към максимално широк кръг от заинтересовани страни. Една от пилотните консултации е на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози. До браншови организации и превозвачи е изпратена информация, че такъв законопроект е изготвен и могат да изразят становището си. Освен на Портала за обществени консултации можете да направите Вашите коментари и на страницата на сдружението https://komentator.bg/покана-за-обществена-консултация-на-п . След приключването на консултацията и обобщаване на изразените коментари до вносителя и до Администрацията на Министерския съветще бъде изпратена информация с предложенията на бранша. Очакваме Вашите предложения!	Иглика Горанова	03.07.2019

Лична позиция по така предложения ЗИД на ЗАПКато цяло предложенията направени от МТИТС с нищо не допринасят,за изсветляване на бизнеса-превоз на пътници с лек таксиметров автомобил.Запазването на термина "Превоз на пътници от чуждо име за собствена сметка" го формулирам,като един от най-големите проблеми,такъв който създава само хаос.Предлагам следната формулировка:Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва отфизически или юридически лица,регистрирани като търговци,чрез наети илисамонаети регистрирани водачи.Така направена формулировката би довела до изсветляване на бизнеса.Досегашната практика е показала по категоричен начин,че е нефункционална,и действаща в ущърб на държавната хазна за сметка на няколко десетки индивида,подтикващи към използването на фирми фантоми (кухи фирми),такива които избягват плащането на данъците. Друга съществена забележка е предложеният текст за формулиране на понятието "обществен превоз".„Обществен превоз на пътници" е дейност на физическо или юридическолице,което извършва услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрути за чужда сметка или срещу заплащане,илиикономическа облага,като пътниците се качват и слизат на предварителноопределени места за спиране . Така предложеният текст е крайно неприемлив.Ако някой може да каже,че ние не сме обществен превоз,то той да ми обясни какво е таксиметров превоз на пътници.Предлагам следната редакция: „Обществен превоз на пътници "е дейност на физическо или юридическолице,което извършва услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрут и за чужда сметка или срещу заплащане,илиикономическа облага,като пътниците се качват и слизат на предварителноопределени места зас пиране или таксиметов превоз на пътници“. Така предложеният текст внася справедливост и ни поставя на мястото,което заслужаваме.А също така предлагам през преходни и заключителни разпоредби да бъде дадена възможността ,когато таксито е с клиент да може използва БУС-лентата.

Малин
Господинов

30.06.2019

отговорИ като как ще се опазят тези фиксализирани апарти към НАП от посегалства, от кражби, от разбиване на колата, от посегателства от клиенти върху тях, та питам, трябва ли да спим в колите , за да ги опазим, или при всяко слизане от колата /апарата под мишница/, въпроси много, отговори йок!Това е допълнително излишно финансиране за смяна с нови апарати, пригодени за НАП, явно така нареченото въведение е с цел обслужване на някоя търговска фирма за внос, износ на въпросните апарати, ремонти, средства. Нима до сега отчета на оборота не се е извършвал от НАП при старите правила! Пълна глупост!	Емилия Стоянова	29.06.2019
---	----------------------------	-------------------