

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛ ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ

Коментар

МнениеВ проекта за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност се предлага редакция на чл. 21 по отношение на първоначалната такса за таксиметров превоз и тарифа за междуградски превоз. В чл. 21 , ал.1, т.12, букви „г“ и „е“ се правят следните изменения и допълнения:г) цената за един километър пробег извън населено място, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа за населено място с повече от 50 %; е) първоначалната цена, която е в размер от двоен до троен от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място;Във връзка с измененията в буква „г“ от тази разпоредба е съществено, че съществуващите електронни таксиметрови апарати с фискална памет (ЕТАФП) технологично не позволяват безпроблемно въвеждане на извънградската тарифа. Липсва възможност потребителят на таксиметровата услуга да бъде защитен по надежден начин от злонамерена употреба на извънградска тарифа по време на превоз в града. Осигуряването на такива технически възможности на ЕТАФП и защитата на потребителите от възможни злонамерени действия изисква пълна подмяна на съществуващите ЕТАФП. От своя страна това означава значителна инвестиция от работещите в бранша. По този параметър вносителят на предложението влиза в противоречие с твърдяното в собствения му доклад, че предложеното конкретно изменение ще доведе до „защита на потребителите на таксиметрови услуги“. Той влиза в противоречие и с твърдението си от доклада, че „за прилагането на посочените по-горе промени не са необходими допълнителни финансови и други средства“. Във връзка с изменението на дефиницията за формирането на първоначалната такса в буква „е“ твърдя, че подобна дефиниция практически ще фиксира пазара на минималната визирана граница, а именно двоен размер на минималната цена за километър пробег в населеното място. Смятам, че тази граница остро противоречи на всички водени от бранша до момента дискусии с МТИТС по въпроса и на търсения с това ефект – подобряване на качествения показател на услугата по отношение намаляване на отказите за изпълнение на късите курсове и увеличаване на рентабилността на труда за шофьорите, регулативно притиснати да работят на загуба при нерентабилни условия. С цел реално подобряване на работната среда на работещите в сферата на таксиметровите превози чрез подобряване на рентабилността на труда им и подобряване на качествения показател на услугата по отношение гарантирането на изпълненията на късите курсове за потребители, намирам за уместно преразглеждането на разпоредбата и редактирането ѝ до вариант, отговарящ на този, за който бяха водени 4-месечни преговори с МТИТС по въпроса, а именно отпадане на думите „от двоен до“ от текста на чл. 21 , ал.1, т.12, буква „е“, като се приеме следното: е) първоначалната цена, която е в троен размер от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място.

МнениеНастоящият проект за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност прави измемения в чл.3:В чл. 3 се правят следните изменения и допълнения:1. Аlineя 1 се изменя така:„(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от търговци, притежаващи удостоверение за регистрация и разрешение за таксиметров превоз на пътници, издадени кметовете на общини или от оправомощени от тях длъжностни лица.“2. Аlineя 2 се изменя така: „(2) Таксиметров превоз на пътници може да се извършва и от водачи, извършващи дейността за своя сметка, от името на регистриран търговец, включени в списък към удостоверението за регистрация. За да извършва дейността от името на регистрирания търговец, водачът трябва да отговаря на изискванията на чл. 24, ал. 3 от Закона за автомобилните превози.“3. Създава се ал. 3:„(3) Правоотношенията между регистрирания търговец и водача, който ще извършва дейността от негово име, но за своя сметка, се уреждат с писмен договор.“Прави впечатление, че посочените в проекта промени в текстовете не се основават на нормалните търговски практики, регламентирани по пределно ясен начин в Търговския закон. Не се основават и на нормалните трудово-правни отношения, регламентирани по пределно категоричен начин от Кодекса на труда. Акцентирам на факта, че това са двата основни нормативни акта, регламентиращи категорично съществуващите търговски и трудови практики. В настоящия проект за изменение в разпоредбите на Наредба 34 отново не се създава яснота в отношенията между администрацията от една страна и досегашните „превозвачи“ – наричани вече „регистрирани търговци“ и реално изпълняващи дейността „водачи, извършващи дейността за своя сметка, от името на регистриран търговец“ от друга страна. Подобно неизясняване на тези отношения и установяването им на основи, различни от регулациите на ТЗ и КТ не премахват по категоричен начин установените от години сиви практики в сферата на таксиметровите превози. С това предлаганата редакция на Наредба 34 не подобрява работната среда и в крайна сметка е в ущърб на работещите, ползвателите на услугата и цялото общество.

ПредложениеВ предложената в този проект редакция на Наредба 34 за таксиметровата дейност в чл. 10, алинея 5 вносителят предлага текста: „(5) При вписване на превозно средство за първи път в регистъра по чл. 4, ал. 1 от датата на първата му регистрация не трябва да изтекли повече от 8 години.“ В последната редакция на Закона за автомобилните превози (ЗАП, ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.) висшият законодателен орган на Република България изрично премахва ограничението от 8 години за първоначална регистрация на таксиметрови автомобили от текста на чл. 12а, ал. 2. Това действие на законодателният орган представлява законодателна стъпка към стимулиране и облекчаване на малкия търговец, формиращ предприятие в областта на таксиметровите превози, в посока към увеличаване на възможностите му за конкуренция чрез изгодна за него инвестиция в по-висок клас, макар употребяван автомобил и регистрирането му за таксиметрова дейност. Реално това означава и намаляване на финансовата тежест на търговците, формиращи малки предприятия в сферата на таксиметровите превози. С този свой акт законодателният орган създаде и условия за по-динамично обновяване на автопарка на таксиметрови автомобили с по-висок клас автомобили на конкурентни цени, стимулирайки реална конкуренция при продажбите на таксиметрови автомобили. Тази промяна в Закона за автомобилните превози отчита и все по-голямата икономическа ситуация и защитава интереса на реално работещите търговци в сферата на таксиметровите превози. Възможността, която отмяната на 8-годишната граница за регистрация на таксиметров автомобил създава в ЗАП е и мярка в интерес на ползвателите на таксиметрови услуги, която би им позволила ползването на услугата с по-висок клас и по-надеждни автомобили. Връщането на ограничението от 8 години при първоначалната регистрация на таксиметров автомобил в текста на Наредба 34 е разпоредба, която противоречи на изричната воля на законодателя, изразена в ЗАП. Тази разпоредба в проекта за Наредба 34 противоречи и на интересите на търговците, формиращи предприятия в сферата на таксиметровите превози. Въстановяването на ограничителния срок в подзаконовия нормативен акт възпрепятства, а не облекчава обновяването на автопарка с по-висок клас автомобили и потенциално създава условия за обжалване на част от наредбата пред КЗК и ВАС заради евентуален лобизъм в полза на компании с интереси в сферата на продажбите на нови таксиметрови автомобили с високо оскъпяване. Не на последно място, въпросната разпоредба пряко противоречи и на твърдението в доклада на вносителя на проекта, че предлаганата Наредба 34 „се съобразява със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.)“.

ПредложениеЩе си позволя един коментар с цялото ми уважение към институциите,които регламентират,създават и упражняват контрола по дейността на професията таксиметров превоз в България. Крайно време е госпожи и господа да се научите веднъж завинаги,че когато създавате закони или наредби,които касаят бизнеса и работата на значителен брой хора,че това неминуемо засяга съдбите на тях и техните семейства. Това е изключително важно,защото когато създавате един лош закон или наредба,която вреди повече отколкото помага,било то за изсветляване,подпомагане или както и да го напиша,най-важното е да се вслушате в мнението на хората,които работят тази професия или техните професионални представители или организации.Не може да създавате непрекъснато нови регулации или проекти,които трябва да "тичаме" непрекъснато след вас и да ви обясняваме,че не стават,че са нескопосано написани,че не се вслушвате в гласовете на хората,които упражняват професията. Крайно време е когато се започне нещо подобно веднага да създавате работни групи,които да не са "проформа",а наистина да свършат така работата,че да няма нужда с това от поправки,интервюта по медии и обяснения на обществото,какво сме сбъркали и как трябва да поправим. Когато се поправят закони и наредби,които засягат бизнеса и работата на голям брой хора,решенията не трябва да са политически,ами професионални,трябва да се търси непрекъснато мнението на хората,които упражняват професията,а не да се създава хаос,който само пречи.Ако искаме да заприличаме на нормалните европейски държави нормативната уредба трябва да е издържана не политически,а изцяло професионално,трябва да е в интерес не само на потребителите,но и на хората които работят професията .Надявам се този път за разлика от друг път наистина да вземете под внимание коментарите и предложенията написани на "портала"и да не стане,като друг път да ви четеме "сухите" коментари-"Приема се -не се приема" ,а да са наистина обосновани професионално,как и защо,както и каква е причината за приемане или отхвърляне.

Предложение по § 10 Да отпадне т. 5 от предложението, а именно: „(5) При вписване на превозно средство за първи път в регистъра по чл. 4, ал. 1 от датата на първата му регистрация не трябва да са изтекли повече от 8 години.“ Мотиви: 1. В Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са определени ясни критерии за оценяване годността на автомобилите. При проверка на техническата изправност на автомобилите се следи за тяхното състояние и се доказва тяхната годност за извършване на таксиметров превоз на пътници. В критериите за оценка не присъства възраст на автомобила от което следва, че този фактор не е от съществено значение за техническото му състояние и годността му за извършване на този превоз. 2. Генералното определяне на граници за възраст при регистрация и край на експлоатация на автомобилите, неотчитайки констатациите и положителните заключения на председателите на комисии и техническите специалисти, които извършват периодични прегледи на ППС, не способства за устойчивото развитие на таксиметровия превоз и не допринася за сигурността и рентабилността му. 3. Трябва да отбележим, че наредбата не се изготвя само за София и всяка община притежава собствени икономически и социални особености. Възможностите на търговците се различават, като често закупуването, преобядисването и последващата поддръжката на сравнително нови автомобили и ползването им за таксиметров превоз се оказва нерентабилна инвестиция поради което в много от общините няма нито един регистриран автомобил за таксиметров превоз. Същевременно, потребностите на населението пораждат необходимост от този вид услуга, което при липса на предоставена такава дава повод за прояви на нерегламентирани превози. 4. Не съществува правно или професионално доказателство, което недвусмислено и безспорно да доказва, че възрастта на автомобила гарантира безопасен превоз. 5. Към предложението за изменение на НЗД не са изложени мотиви в подкрепа на конкретната точка относно възрастта на автомобилите при първоначална регистрация.

Предложение по § 10 Да отпадне т. 5 от предложението, а именно: „(5) При вписване на превозно средство за първи път в регистъра по чл. 4, ал. 1 от датата на първата му регистрация не трябва да са изтекли повече от 8 години.“ Мотиви: 1. В Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са определени ясни критерии за оценяване годността на автомобилите. При проверка на техническата изправност на автомобилите се следи за тяхното състояние и се доказва тяхната годност за извършване на таксиметров превоз на пътници. В критериите за оценка не присъства възраст на автомобила от което следва, че този фактор не е от съществено значение за техническото му състояние и годността му за извършване на този превоз. 2. Генералното определяне на граници за възраст при регистрация и край на експлоатация на автомобилите, неотчитайки констатациите и положителните заключения на председателите на комисии и техническите специалисти, които извършват периодични прегледи на ППС, не способства за устойчивото развитие на таксиметровия превоз и не допринася за сигурността и рентабилността му. 3. Трябва да отбележим, че наредбата не се изготвя само за София и всяка община притежава собствени икономически и социални особености. Възможностите на търговците се различават, като често закупуването, преобладането и последващата поддръжката на сравнително нови автомобили и ползването им за таксиметров превоз се оказва нерентабилна инвестиция поради което в много от общините няма нито един регистриран автомобил за таксиметров превоз. Същевременно, потребностите на населението породят необходимост от този вид услуга, което при липса на предоставена такава дава повод за прояви на нерегламентирани превози. 4. Не съществува правно или професионално доказателство, което недвусмислено и безспорно да доказва, че възрастта на автомобила гарантира безопасен превоз. 5. Към предложението за изменение на допълнение на Н34 не са изложени мотиви в подкрепа на конкретната точка относно възрастта на автомобилите при първоначална регистрация.

Предложение по § 18 Удостоверенията да се издават във формат ID-1(86x54мм), да са изработени от поликарбонат, да имат собствен графичен дизайн. Върху фона да са нанесени защитна мрежа и микротекстове. Да се отпечата и друга защитна мрежа, видима под УВ светлина. Наименованието на документа, както и всички останали текстове в него да се отпечата на български и английски език с черно мастило. С оптически вариращо мастило да се отпечата стилизиран графичен елемент (герб на общината за която е издадено). От двете страни на бланките да са вградени тактилни (изпъкнали или вдлъбнати) изображения, изпълнени като текст и гилошни линии. Лазерно да се гравират данните на водача на български и английски език. Да съдържа лазерно перфорирана снимката на притежателя. Мотиви: Досега издаваните УВЛТА са с различен размер (по-голям) от основните лични документи, което води до повишената им амортизация и съответно до честата им подмяна преди изтичане срока на валидност. Предложението за повишаване сигурността на удостоверенията ще внесе на допълнителна защита на потребителите и ще гарантира до голяма степен безопасността при превозите.

Предложение по §18 Удостоверенията да се издават във формат ID-1(86x54мм), да са изработени от поликарбонат, да имат собствен графичен дизайн . Върху фона да са нанесена защитна мрежа и микротекстове. Да се отпечата и друга защитна мрежа, видима под УВ светлина. Наименованието на документа, както и всички останали текстове в него да се отпечата на български и английски език с черно мастило. С оптически вариращо мастило се отпечата стилизиран графичен елемент (герб на общината за която е издадено). От двете страни на бланките да са вградени тактилни (изпъкнали или вдлъбнати) изображения, изпълнени като текст и гилошни линии. Лазерно да се гравират данните на водача на български и английски език. Да съдържа лазерно перфорирана снимката на притежателя. Мотиви: Досега издаваните УВЛТА са с различен размер (по-голям) от основните лични документи, което води до повишената им амортизация и съответно до честата им подмяна преди изтичане срока на валидност. Предложението за повишаване сигурността на удостоверенията ще внесе на допълнителна защита на потребителите и ще гарантира до голяма степен безопасността при превозите.

Предложение за изменение на § 19. В чл. 21 от предложението проект на наредба 34В предложението проект на МТИТС се предлага следната промяна : § 19. В чл. 21 се правят следните изменения и допълнения: В ал.12 буква(г) се предлага следният текст: г) цената за един километър пробег извън населено място, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа за населено място с повече от 50 %; . В доклада на зам-министъра се казва, че " Със цел защита на потребителите на таксиметрови услуги с § 19 се предлага цената на един километър пробег извън населено място да не надвишава повече от 50 % цената на един километър пробег в населено място по съответната тарифа. В доклада се казва също , че "За прилагането на посочените по-горе промени не са необходими допълнителни финансови и други средства". Личното ми мнение, е че това като идея е хубаво, но на практика неизпълнимо, защото в таксиметровите апарати е невъзможно вкарването на подобна тарифа, т.е сегашните апарати не могат да работят по така заложен проект. Това според мен означава, че въпреки думите цитирани в доклада по-горе, че не са необходими допълнителни финансови и други средства не отговарят на истината и ще натоварят допълнително таксиметровите шофьори, ако е необходимо закупуването на нови такива, или закупуване на допълнителен софтуер необходим за работа по предложената в проекта тарифа. Предлагам следното изменение на ал.12.буква(г). § 19. В чл. 21 се правят следните изменения и допълнения: В ал.12 буква(г) се премахва .

Браншова организация на таксиметровите шофьори в България Г-н, Министър Дълго време наблюдаваме безумието на министерството. Закона както и наредбата ви са за кофата. Свидетели сме как не спазвате Евродирективите , законите в България са лобистки . Единствения бранш, който с вашите регулации не може да работи в конкурентна среда. Явно ви става навик сами да не спазвате закона и да сътворявате закони и наредби в противовес на други закони . Не ни оставяте друг избор освен да се видим в съда.

Предложение за изменение и допълнение на § 19. В чл. 21 от проекта за изменение и допълнение на нареВ проекта предложен от МТИТС се предлагат следните промени:§ 19. В 21 се правят следните изменения и допълнения:Алинея 1 се изменя така:„(1) Лекият таксиметров автомобил трябва да отговаря на следните изисквания:е) първоначалната цена, която е в размер от двоен до троен от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място Предлагам следните промени: В чл.21 ал1.точка 12 буква "Е" да отпадне и на нейно място да влезе следния текст: е) първоначалната цена, която е в троен размер от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място. Мотиви: Това и само това е балансиращият подход,който би имал значение при подхода на администрацията при определяне на начина, на определяне на първоначалната такса,така ще бъде защитен и таксиметровият шофьор, и крайния потребител,точно,ясно, и категорично ще бъде ,че всеки таксиметров автомобил ще потегли на едаква първоначална такса,това ще бъде ясно на всички потребители и по този начин ще бъде защитен обществения интерес. Всичко останало ,което би предприела администрацията по отношение на формиране на първоначалната такса,би се възприело от Гилдията,като Подмяна.

Разпоредбите на чл 10 (5) лобизъм в полза на #койПредлагам заличаването на чл 10 Ал. 5 предложеният текст, като напълно ненужен. Ако приемем, че пунктовете за ГТП извършва някаква дейност, то тя е такава, удостоверяваща пригодността, или не за даден автомобил. Дали същият отговаря на техническите изисквания за да превозва пътници по безопасен за начин и дали е безопасен участник в движението. Определянето на критерии "възраст" е неадекватен за нашите стандарти към настоящият момент. Новите коли струват пари, Потдръжката им струва пари, техническата такава също, но пък вие казвате че клиентите бедни и няма как да плащат повече - няма логика! Изберете какво искате, че няма как да плащаме стотинки, но пък да изглежда, като пет звездна услуга.

Предложение за промяна на чл. 10 (5)Чл.10 (5) да отпадне от предложения проект.Мотиви: Каква е логиката един автомобил да е разрешено да се регистрира като такси на седем години, 11 месеца и 30 дена, а на осем години и един ден да не може да се регистрира? Вс таксиметров автомобил преминава ГТП на всеки 6 месеца и се следи за неговото техническо състояние. Това би трябвало да е критерият за допускането му като такси. Ограничението 15 години е достатъчно като критерий.

Чл. 25 от ЗИД на нар. 34Предлагам запазване на Ал. 1 по вносител и създаване на Ал. 2,3 и Ал. 2 след думит " данни на вода" да бъде добавено " и законово основание". Така текста на Ал. 2 да стане :Ал. 2 При извършването на дейността от водач, от името на регистриран търговец за своя сметка в разрешителното по чл. 24 Ал 1 се отбелязват данните на водача и законовото основание. Предлагам предложената Ал. 3 по вносител да стане Ал. 4 и нов текст на Ал. 3. Ал. 3 Водач извършващ дейността от името на регистриран търговец, но за своя сметка не може да бъде вписван, като такъв едновременно за повече от един брой автомобил в разрешителното за извършване на таксиметров превоз издавано по реда на ЗАВП от кметът на съответната община.

Предложение за изменение и допълнение на § 38. чл. 48 от проекта за изменение на наредба 34В проекта предложен от МТИТС се предлага следното: 1. Досегашният текст става ал. 1. се изменя така: „(1) Контролът по прилагането на тази наредба се осъществява от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, на Министерството на вътрешните работи, от кмета на съответната община и оправомощени от него длъжностни лица“. 2. Създава се ал. 2: „(2) Лицата по ал. 1 имат право да: 1. спират за проверка превозни средства, обозначени като лек таксиметров автомобил „ТАКСИ“ независимо дали на тавана има поставена табела и дали е включен светлинният индикатор; 2. изискват и получават от водачите и регистрираните търговци информация и документи, свързани с дейността таксиметров превоз на пътници; 3. изискват от водачите и регистрираните търговци за проверка и при необходимост да задържат всички документи, свързани с таксиметровия превоз на пътници; 4. изискват сведения от водача и от присъстващите при извършването на проверките трети лица“. Предлагам следното изменение: 1. Да се премахнат думите - след Министерството на вътрешните работи, а именно от кмета на съответната община и оправомощени от него длъжностни лица. Предлагам текста да се запази по следния начин: Контролът по прилагането на тази наредба се осъществява от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, на Министерството на вътрешните работи. Предложението за още повече контролни органи е безмислено, достатъчно е да се увеличат екипите на ИААА за да се извършва качествен контрол. Предлагам също да се премахне точка 1 от ал. 2, а именно Спират за проверка превозни средства, обозначени като лек таксиметров автомобил „ТАКСИ“ независимо дали на тавана има поставена табела и дали е включен светлинният индикатор - Това е ненужна мярка, която според мен е напълно безмислена, щом няма табела "ТАКСИ" и "Светлинните индикатори" не светят, това означава съм с частната си кола и не извършвам таксиметрова дейност. Предлагам да си остане по стария начин - При преустановяване на работа водачът поставя на предното стъкло вдясно на автомобила табела "Не работи" и сваля или закрива с калъф знака "Такси".

Предложение за изменение и допълнение на § 20. чл. 24 по проекта на МТИТС за изменение на наредба 34В проекта на министерството се предлага следната промяна: 5. Създават се нови ал. 5 и 6: В срок до 31 октомври общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа за следващата календарна година, валидни за територията на съответната община. Когато общинският съвет не определи минимални и максимални цени за следващата календарна година, се прилагат цените, които са били определени към 31 декември на предходната година. (6) Цените по ал. 5 се актуализират най-малко веднъж годишно. Предлагам следната промяна: В чл. 24. ал 5 се създава буква (А): Чл. 24 ал 5 буква (А) - Общинските съвети не се произнасят, когато няма постъпили към тях предложения по чл 24а Ал. 11 от ЗАВП. По този начин най-накрая ще се внесе ред и общинските съвети по места ще започнат да изпълняват това, което им е вменил законодателя.

Предложение за изменение и допълнение на чл.25 от предложения проект за изменение на наредба 34В предложението на МТИТС се предлага следния текст § 22. В чл. 25 се правят следните изменения и допълнения:Основният текст става ал. 1 и в нея след думата „разрешението“ се добавя „по чл. 24, ал. 1“.Създават се ал. 2 и 3:„(2) При извършване на дейността от водач, от името на регистриран търговец, но за своя сметка, в разрешението по чл. 24, ал. 1 се отбелязват и данните на водача.(3) При промяна на обстоятелствата, които подлежат на вписване в разрешението по чл. 24, ал. 1, търговецът подава заявление по образец на съответната община в 5-дневен срок от настъпване на промяната.“ Предлагам текста на разпоредбите на чл.25 да придобие следният вид: 1.Основният текст става ал.1 и в нея след думите"разрешението" се добавя"по чл.24,ал.1"2.Създават се ал.2,3 и 4:(2) При извършване на дейността от водач,от името на регистриран търговец,но за своя сметка,в разрешението по чл.24,ал.1 се отбелязват данните на водача и законово основание. (3) Водачът, извършващ дейността от името на регистриран търговец за своя сметка не може да бъде вписван, като такъв едновременно за повече от един автомобил в разрешението, за извършване на таксиметров превоз на пътници. (4) При промяна на обстоятелствата,които подлежат на вписване в разрешителното по чл.24.ал 1 търговецът подава заявление по образец на съответната община в петдневен срок от настъпване на промяната.

Предложение за изменение и допълнение на чл.25 от предложения проект за изменение на наредба 34В предложението на МТИТС се предлага следния текст § 22. В чл. 25 се правят следните изменения и допълнения:Основният текст става ал. 1 и в нея след думата „разрешението“ се добавя „по чл. 24, ал. 1“.Създават се ал. 2 и 3:„(2) При извършване на дейността от водач, от името на регистриран търговец, но за своя сметка, в разрешението по чл. 24, ал. 1 се отбелязват и данните на водача.(3) При промяна на обстоятелствата, които подлежат на вписване в разрешението по чл. 24, ал. 1, търговецът подава заявление по образец на съответната община в 5-дневен срок от настъпване на промяната.“ Предлагам текста на разпоредбите на чл.25 да придобие следният вид: 1.Основният текст става ал.1 и в нея след думите"разрешението" се добавя"по чл.24,ал.1"2.Създават се ал.2,3 и 4:(2) При извършване на дейността от водач,от името на регистриран търговец,но за своя сметка,в разрешението по чл.24,ал.1 се отбелязват данните на водача и законово основание. (3) Водачът, извършващ дейността от името на регистриран търговец за своя сметка не може да бъде вписван, като такъв едновременно за повече от един автомобил в разрешението, за извършване на таксиметров превоз на пътници. (4) При промяна на обстоятелствата,които подлежат на вписване в разрешителното по чл.24.ал 1 търговецът подава заявление по образец на съответната община в петдневен срок от настъпване на промяната.

Предложение за промяна на § 30. чл. 34:Предложение:Чл. 34, предлаганата точка 6 да се промени така:„6. извършва таксиметрова дейност само със задължителни осигурени водачи, съгласни чл. 4 от КСО, които отговарят на изискванията на чл. 18 и са вписани в регистъра на чл. 20;Мотив: таксиметровите водачи да не губят своите осигурителни права съгласно КСО

Във връзка с чл 24 Ал 5 от работното предложение и Чл24А ал11 от ЗАВППредложение за допълващ текст на чл 24 Ал. 5. В Чл 24 Ал. 5 се създава нова буква - А с текст :Чл24 ал5 бу А - Общинските съвети не се произнасят, когато няма постъпили към тях предложения по ч 24а Ал. 11 от ЗАВПТекстът е допълващ с цел уточняване на закон и наредба в тази си част. двата текста са написани по идентичен начин казвайки едно и също - " Когато". С това уточнение се казва кога аджиба е това "Когато". Смята за много важно този текст да бъде вписан в наредбата!

Кога законотвореца, ще създаде закони за благото на народа ?Господа, не Ви ли омръзна да пишете лобистки закони?Кога ще видим практически контрол на така наречените " превозвачи" с кухите фирми? От колко време течат проверки на няколко фирми в гр. Пловд и до ден днешен, няма наказани, над 500 таксите работят в сивия сектор. Защо не направи проверка, колко държавни служители работят като таксиметрови водачи, (полицаи,военни пожарникари и прочее), а имат ли това право?Обяснете, как фирма с 3-4 и повече коли в лицензия не е по ДДС!Ще доживеем ли да видим, как се установява порочната практика да работят фирми като Максим?Толкова ли е трудно, да има свързаност м/у НАП, ААА и МВР и работят съвместно.Защо не направите така, че касовия апарат да е на лицето дължащо данъци, а не на автомобила?Кога Общинските съвети, ще започнат да калкулират цените за километър пробег при фактическа календарна година, подплатени с експертна отценка?Овчар, гайдар, обущар, хора без грам разсъдък и познания в таксиметровия бранш седнали да ми пишат закони... Същालявам за грубият тон, но се събудете и направете нещо полза на брата в жълтия автомобил, а не да сте УГОДНИ, на определени лобита и измамни фирми !Благодаря за вниманието!

Относно първоначалната такса за таксиметров превозАко внимателно разгледате документаблица,в който правим детайлно разяснение на разходите свързани с упражняването на таксиметровата дейност напълно ще ви се изясни,колко трудно се покриват тези разходи и колко е важно да не се подменя искането на над 7500 таксиметрови шофьори и над 40 таксиметрови превозвачи-фирми от цялата страна.Искането на бранша е ясно заявено и не бива да се подменя с предложения от типа- от два до три пъти. Разпоредбата на чл.21,ал.1,т.12,е“от проекта за НаредбаNo 34 от 1999г.затаксиметров превоз на пътници,. непременно да придобие следната редакция: „първоначалната такса,която е три пъти цена за един километър пробег по съответната минимална цена,определена по реда на чл.24а,а от ЗАВП“ Ето връзката към файла: <https://s.docworkspace.com/d/AJGoYPb-qbQ8w5XbmZSdFA>

При регистрирани около 600 такс.шофьори в София има издадени около 6000 разрешителни
КАК??Уважаеми г-да/жи,за да не стане изключително дълго моето писание ще го заключа в
няколко изречения! Безусловно подкрепям мнението на г-дата Doychev,
В.Домошенко,Карталски,Фильо и НТС. Много Ви моля, вземете ги под особено внимание! То
са дългогодишни хора работещи в този бранш, като са били от едната страна на медала, т
и от другата.Засегнати са доста гледни точки, касаещи професионалното и качествено
обслужване на потребителите на тази услуга, а така също и не на последно място, законов
осъществяване на същата! В сегашният вид на Наредбата, с удобно съществуващите
посредници м/у реалният изпълнител на услугата и държавата,то те се оказваха една
ГОЛАМА пречка за нормалното осъществяване на тази дейност. Нелогично е държавните
институции издали ни валидни документи за осъщеснвяване на дейност да ни позволяват д
работим нормално,а впоследствие някоя си частна търговска фирма да ти забранява и да т
поставя условия!!!Помислете, решете и НЕ ПОГУБВАЙТЕ БРАНША като действате
еднопосочно!Благодаря Ви за вниманието! Разчитаме на Вашата компетентна мисъл за една
по-добра услуга в България

Позиция на Национален Таксиметров Синдикат по проекта за наредба 34 (4)В проекта за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност вносителят предлага промяна на чл. 21 по отношение на първоначалната такса за таксиметров превоз и тарифата за междуградски превоз. В чл. 21 , ал.1, т.12, букви „г“ и „е“ се правят следните изменения и допълнения:г) цената за един километър пробег извън населено място, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа за населено място с повече от 50 %; е) първоначалната цена, която е в размер от двоен до троен от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място; По отношение на цената за един километър пробег извън населено място е нужно да се отбележи, че съществуващите електронни таксиметрови апарати с фискална памет (ЕТАФП) технологично не позволяват безпроблемното въвеждане на извънградската тарифа. Липсва и техническа възможност за защита на потребителя на услугата от злонамерено прилагане на извънградска тарифа от водач по време на превоз в населеното място. Считаме, че обезпечаването на подобни технически възможности на ЕТАФП и защитата на потребителите от възможни злонамерени действия изисква пълна подмяна на съществуващите ЕТАФП, налагаща значителна инвестиция от работодателите. Имайки предвид горното, с предложението текст вносителят му влиза в противоречие с твърдяното в собствения му доклад, че предложеното конкретно изменение ще доведе до „защита на потребителите на таксиметрови услуги“. Същият влизва в противоречие и с твърдението си от доклада, че „за прилагането на посочените по-горе промени не са необходими допълнителни финансови и други средства“.По отношение на разпоредбата за първоначалната такса, визирана в буква „е“, Национален Таксиметров Синдикат изразява мнението, че подобна дефиниция практически ще фиксира пазара на минималната визирана граница, а именно двоен размер на минималната цена за километър пробег в населеното място. Намираме, че подобно дефиниране остро противоречи на всички водени до момента дискусии с МТИТС по въпроса и на мнението, изразено от над 40 таксиметрови фирми и 7500 водачи от цялата страна. Смятаме, че с предложената разпоредба няма да бъде постигната защита на рентабилността на труда на изпълняващите таксиметрова дейност водачи и няма да бъде гарантирано повишаване на качеството на таксиметровата услуга чрез значително намаляване на отказите от изпълнение на нерентабилни къси курсове, което е в ущърб на потребителите на услугата. Убедени сме, че тази редакция на разпоредбата за първоначалната такса няма да доведе до подобряване на работната среда на работодателите чрез желаното повишаване на доходите им, което да улесни прекратяването на сивите практики в таксиметровия сектор. Предлагаме преразглеждане на разпоредбата и редактирането ѝ до вариант, отговарящ на този, за който бяха водени 4 месечни преговори с МТИТС по въпроса, а именно отпадане на думите „от двоен до“ от текста на чл. 21 , ал.1, т.12, буква „е“, като се приеме следното:е) първоначалната цена, която е в троен размер от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено мястоНапомняме, че Национален Таксиметров Синдикат е представил в МТИТС подробна обосновка, както и искане, подкрепено от значителен брой работодатели и 40 таксиметрови компании от 15 града в България във връзка с редакцията на чл. 21 , ал.1, т.12, буква „е“ от настоящия проект за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници. Национален Таксиметров Синдикат изразява и загрижеността си относно липсата на каквато и да е информация за съответствие с правото на Европейския съюз в настоящия проект за изменение на Наредба 34 в момент, когато България търпи сериозни критики от ЕК и ЕП за приемане на лобистко законодателство и корупционни практики в страната.

Позиция на Национален Таксиметров Синдикат по проекта за наредба 34 (4)В проекта за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност вносителят предлага промяна на чл. 21 по отношение на първоначалната такса за таксиметров превоз и тарифата за междуградски превоз. В чл. 21 , ал.1, т.12, букви „г“ и „е“ се правят следните изменения и допълнения:г) цената за един километър пробег извън населено място, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа за населено място с повече от 50 %; е) първоначалната цена, която е в размер от двоен до троен от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място; По отношение на цената за един километър пробег извън населено място е нужно да се отбележи, че съществуващите електронни таксиметрови апарати с фискална памет (ЕТАФП) технологично не позволяват безпроблемното въвеждане на извънградската тарифа. Липсва и техническа възможност за защита на потребителя на услугата от злонамерено прилагане на извънградска тарифа от водач по време на превоз в населеното място. Считаме, че обезпечаването на подобни технически възможности на ЕТАФП и защитата на потребителите от възможни злонамерени действия изисква пълна подмяна на съществуващите ЕТАФП, налагаща значителна инвестиция от работодателите. Имайки предвид горното, с предложението текст вносителят му влиза в противоречие с твърдяното в собствения му доклад, че предложеното конкретно изменение ще доведе до „защита на потребителите на таксиметрови услуги“. Същият влизва в противоречие и с твърдението си от доклада, че „за прилагането на посочените по-горе промени не са необходими допълнителни финансови и други средства“.По отношение на разпоредбата за първоначалната такса, визирана в буква „е“, Национален Таксиметров Синдикат изразява мнението, че подобна дефиниция практически ще фиксира пазара на минималната визирана граница, а именно двоен размер на минималната цена за километър пробег в населеното място. Намираме, че подобно дефиниране остро противоречи на всички водени до момента дискусии с МТИТС по въпроса и на мнението, изразено от над 40 таксиметрови фирми и 7500 водачи от цялата страна. Смятаме, че с предложената разпоредба няма да бъде постигната защита на рентабилността на труда на изпълняващите таксиметрова дейност водачи и няма да бъде гарантирано повишаване на качеството на таксиметровата услуга чрез значително намаляване на отказите от изпълнение на нерентабилни къси курсове, което е в ущърб на потребителите на услугата. Убедени сме, че тази редакция на разпоредбата за първоначалната такса няма да доведе до подобряване на работната среда на работодателите чрез желаното повишаване на доходите им, което да улесни прекратяването на сивите практики в таксиметровия сектор. Предлагаме преразглеждането на разпоредбата и редактирането ѝ до вариант, отговарящ на този, за който бяха водени 4 месечни преговори с МТИТС по въпроса, а именно отпадане на думите „от двоен до“ от текста на чл. 21 , ал.1, т.12, буква „е“, като се приеме следното:е) първоначалната цена, която е в троен размер от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено мястоНапомняме, че Национален Таксиметров Синдикат е представил в МТИТС подробна обосновка, както и искане, подкрепено от значителен брой работодатели и 40 таксиметрови компании от 15 града в България във връзка с редакцията на чл. 21 , ал.1, т.12, буква „е“ от настоящия проект за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници. Национален Таксиметров Синдикат изразяваме и загрижеността си относно липсата на каквато и да е информация за съответствие с правото на Европейския съюз в настоящия проект за изменение на Наредба 34 в момент, когато България търпи сериозни критики от ЕК и ЕП за приемане на лобистко законодателство и корупционни практики в страната.

Позиция на Национален Таксиметров Синдикат по проекта за наредба 34 (3)В проекта за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност вносителят предлага промяна на чл. 3. Чл. 3 се правят следните изменения и допълнения: 1. Аlineя 1 се изменя така: „(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от търговци, притежаващи удостоверение за регистрация и разрешение за таксиметров превоз на пътници, издадени от кметовете на общини или от оправомощени от тях длъжностни лица.“ 2. Аlineя 2 се изменя така: „(2) Таксиметров превоз на пътници може да се извършва и от водачи, извършващи дейността за своя сметка, от името на регистриран търговец, включени в списък към удостоверението за регистрация. За да извършва дейността от името на регистрирания търговец, водачът трябва да отговаря на изискванията на чл. 24, ал. 3 от Закона за автомобилните превози.“ Създава се ал. 3: „(3) Правоотношенията между регистрирания търговец и водача, който ще извършва дейността от негово име, но за своя сметка, се уреждат с писмен договор.“ Намираме, че горепосочените текстове не създават яснота в отношенията между администрацията от една страна и досегашните „превозвачи“ – наричани вече „регистрирани търговци“ и реално изпълняващи дейността „водачи, извършващи дейността за своя сметка, от името на регистриран търговец“ от друга страна. Както разпоредбите в ЗАВП, така и настоящият проект не отчитат, че водача на таксиметровия автомобил също (трябва да) е „регистриран търговец“ по смисъла на Търговския закон (ТЗ) или работещ по трудово правоотношение с „регистрирания търговец-превозвач или с „регистрирания търговец“ – ДЗЛ, с всички произтичащи от това права и задължения за страните. Намираме, че посочените текстове не предоставят достатъчна защита на интересите на водачите – по същество търговци, които самостоятелно откриват работните си места, правят значителни инвестиции в автомобили и поддръжка и посрещат разходите за дейността. Считаме, че тази разпоредба не премахва по категоричен начин установените от години условия за сив сектор в сферата на таксиметровите превози, не подобрява работната среда и в крайна сметка е в ущърб на работещите, ползвателите на услугата и цялото общество.

Позиция на Национален Таксиметров Синдикат по проекта за наредба 34 (2)В проекта за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност вносителят предлага изменение на чл. 10, алинея 5: Алинея 5 се изменя така:„(5) При вписване на превозно средство за първи път в регистъра по чл. 4, ал. 1 от датата на първата му регистрация не трябва да са изтекли повече от 8 години.“ Напомняме, че при последната редакция на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.) законодателят изрично премахна ограничението от 8 години при първоначална регистрация на таксиметрови автомобили от текста на чл.12а, ал.2. С това със свое действие законодателят направи реална стъпка към повишаване на възможностите за конкуренция и намаляване на финансовата тежест на търговците, формиращи малки предприятия в сферата на таксиметровите превози. Създаде и условия за по-динамично обновяване на автопарка на таксиметрови автомобили с по-висок клас автомобили на конкурентни цени. Тази промяна в Закона за автомобилните превози отчита все по-утежняващата се икономическа ситуация и е действие в защита на интереса на реално работещите търговци в сферата на таксиметровите превози, както и стъпка, позволяваща обновяването на таксиметровия автопарк с по-висок клас автомобили, което е в интерес на ползвателите на таксиметрови услуги.Намираме, че връщането на ограничението от 8 години при първоначалната регистрация на таксиметров автомобил в текста на Наредба 34 е разпоредба, която противоречи на изричната воля на законодателя, изразена в ЗАВП; противоречи на интересите на търговците, формиращи предприятия в сферата на таксиметровите превози; възпрепятства, а не облекчава обновяването на автопарка с по-висок клас автомобили и защитава чисто лобистки интереси на конкретни фирми, осъществяващи лизингови продажби на таксиметрови автомобили с високо оскъпяване. Не на последно място въпросната разпоредба пряко противоречи и на твърдението в доклада на вносителя на проекта, че предлаганата Наредба 34 „се съобразява със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.)“.

Позиция на Национален Таксиметров Синдикат по проекта за наредба 34 (1) Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на МТИТС на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници СНЦ Национален Таксиметров Синдикат изразява своята позиция на сериозна загриженост, относно последствията от приемането на част от предлаганите текстове в този вариант. В следствие на последните изменения на Закона за автомобилните превози (ЗАвП, обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.) пред МТИТС възникна необходимостта от коригиране на съществуващи текстове в Наредба № 34 от 1999 г. На 28.10.2020 на основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектът на наредба и докладът към него бяха публикувани за срок от 30 дни за обществено обсъждане на страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет www.strategy.bg. В доклада на вносителя се посочва, че „с проекта на наредба, същата се съобразява със Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.). Законът въвежда промени по отношение на таксиметровия превоз на пътници, които влизат в сила от 1.01.2021 г. Промените в наредбата, които са в съответствие с промените в закона, имат за цел намаляване на административната тежест за лицата, осъществяващи таксиметрова дейност чрез създаването на единен публичен таксиметров регистър“. Отбелязва се също, че „с цел защита на потребителите на таксиметрови услуги с § 19 се предлага цената на един километър пробег извън населено място да не надвишава повече от 50 % цената на един километър пробег в населено място съответната тарифа, а първоначалната цена да е в размер от двоен до троен от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място. Така ползвателите на услугата ще бъдат информирани преди началото на превоза за условията при които ще бъде извършен“. Вносителят на проекта твърди, че „за прилагането на посочените по-горе промени не са необходими допълнителни финансови и други средства“. В доклада е посочено, че предложеният проект на наредба не е свързан с транспониране на нормативни актове на Европейския съюз, поради което не е изготвяна и към този доклад не се прилага таблица за съответствието с правото на Европейския съюз.

До кога ще слугувате на софийските фЕрми и ще пишете закони в тяхна полза?!!! Господа ЛОБИСТИ пишещи лобистки закони, защо вместо параграф 19 точка 17 " на предните врати на автомобиля да има САМО табела или надпис с изписани на кирилица наименованието и телефонния номер на търговеца, като размерът на буквите и цифрите е не по-малък от 30 " не си напишете откровено " НИЕ СМЕ ЛОБИСТИ И ПИШЕМ ПОД ДИКТОВКАТА НА ДВАМАТА НАЙ-ГОЛЕМИ СОФИЙСКИ ПРЕВОЗВАЧИ" ?!!! Защо ни губите времето с това пародийно обществено обсъждане? Ако нещо зависеше от това обсъждане - нямаше да го правите!!! Съвсем скоро ще бъдете подведени под отговорност по ЗАКОНА ЗА ОТГОВОРНОСТ НА ДЪРЖАВАТА И ОБЩИНИТЕ ЗА ВРЕДИ !!!

ЗА вдигане на цените за извършване на таксиметрови услуги. Категорично съм за вдигане на цените. Не е нормално да возим клиенти под себестойността на услугата. 4 души x 1.60 = 6.40. Иначе " брат ще ни метнеш ли до мола, имаш едно петаче". Еми не мерси. Едно петаче не ми храни детето, не ми пълни резервоара, не ми плаща гтп-то, абе изобщо не ме устройва. Таксиметровия превоз не е за хора без възможност да си го позволят. Без да обиждам гореспоменатите, за тях има нискотарифен градски транспорт. А също и едно незаконно приложение, шофьорите на което качват по 5-6 души наведнъж. Искам нормално заплащане на моят труд, на вложения ресурс за извършване на таксиметрова дейност.

Хубаво евтино нямаИзчетох коментарите и най-смислено обосновани предложения е направено от ИТНС.Чл. 21 Ал. 1 - Е - Първоначалната такса, която е три пъти минималната цена за километър пробег по съответната тарифа за населението място определена от общинските съвети.В Чл 24 се забелязва даването на възможност за бягство от отговорност. С едно изречение завоалирано се предоставя на общинските съвети да не правят нищо по темата. Чл 24 ал. 5 срок до 31 Октомври общинските съвети определят минималните и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа в населеното място.Мисля че този текст има нужда от императивност и тежест, която да подсигури задължително предприемане на действия ежегодно и регулярно от страна на местната власт. Стремежът да бъде законово скрита тя е твърде неуместно в този случай.

Категорично съм за исканията от браншаКатегорично съм "ЗА" предложенията идващи от изпълнителите на дейността. Като потребител виждам логиката в коментара направен от ИТНС.Писнало ми е да ходя от кола на кола да моля за транспорт на късо разстояние и трудно да намирам. От друга страна знам, че текст даващ повече от една опция би създал нов смут с нас - потребителите. Мисля че наредбата трябва да е категорична в този компонент, както и между другото е почти във цяла Европа.Чл. 21 Ал 1- Е. Първоначалната такса, която е три пъти минималната цена за километър пробег по съответната тарифа за населеното място определена от общинските съвети.В този ред на мисли виждам как министерството на транспорта залага и един капан в разпоредбата на Чл 24 Ал 5. Там се предвижда актуализирането на тарифите за километър минимум веднъж годишно, но при следващото изречение се дава възможност на ОС да пропусне да го направи, като миродавни ще са тарифите от предходната година. Меко казано това си е законова възможност за бягство от отговорност. В този смисъл смятам също, че текстът следва да е по-категоричен.Чл 24 Ал. 5 В срок до 31.10. общинските съвети определят минималните и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа в населеното място.Ясно е, че хубаво евтино няма!

Категорично съм против промяната на наредба 34 в този видна диспечерски пункт, освен в случай, че те не се регистрират, като превозвачи и работят само и единствено със таксиметрови водачи притежаващи съответните разрешителни.17.Администраторите на групите за споделени пътувания да се регистрират, като посредници на транспортна услуга задължително да се води пълен отчет и регистър за лицата и автомобилите изпълняващи тази дейност, те да са единствено лична собственост на предлагащият услугата. Задължителна застраховка на местата за пътниците, гражданска отговорност и каско с цената на моторни превозни средства от общественият транспорт.Плащането на пътуването да се извършва единствено и само електронно, желателно би било да се заплаща и някакъв данък макар и минимален.18.Надявам се промените да донесат разбиране към проблемите в таксиметровия бранш, изчистване на петната и възможност за над 30000-35000 души да подобрят доходите си и условията за работа, но най-важното е да има желание да се отстрани от бранша, тази част която не иска да работи законно, шофьори, собственици на ЦДП та и свързаните със тях превозвачи/търговци, лизингодатели т.н. 19.Даване на възможност на всеки един шофьор който е плащал всички дължими данъци за последните минимум 4-5 години и при определен оборот да закупи на изплащане без оскъпяване фабрично нов автомобил.Въпросното искане обвързано със ограничаване възможността на лизингодатели и компаниипосредници да заробват със нереално оскъпяване на автомобилите които продават на шофьорите, вътрешната корупция, укриване на приходи в всички тези иначе частни компании, а така също и със цел екология и сигурност на автомобилният парк. Тази възможност трябва да бъде достъпна и за шофьорите като единица в бранша.20.Организация и поставяне на знаци за стоянки на улиците пред всички нощни заведения и обществени сгради, където е възможна за стоянките в частни имоти това да става със заверен договор със съответната фирма и цена.Това е необходимо с цел прекратяване на практиката криминални лица и свързани с тях представители от таксиметрови компании да ползват общинска и държавна инфраструктура за частни бизнес интереси. Всеки, който плаща общинско разрешително трябва да може да използва тези места, а всеки който отдава клиенти, тоест бизнес под наем да заплаща данък върху приходите си.21.Като се има в предвид риска за шофьорите, задължително въвеждане на паник бутон, свързан със фирмите СОТ в цялата страна, а видовете регистраторите в таксиметровите автомобили да бъдат доказателство в съда.22. Промени трябва да са справедливи спрямо ползващият услугата, този който я предлага и държавата която съществува благодарение на всички изрядни платци, само в този случайпромените биха имали по-голямо обществено одобрение. Частният бизнес трябва да се уважава и всеки трябва да има възможност да печели от него, но при ясни и спазени правила, които важат за всички участници в него, а администрацията да прояви воля за промяната иобновяване на законова рамка в съответствие със реалностите на сегашно време.

Не подкрепям промяната на Наредба 34 в този вид¹². Въвеждане на сумирано "месечно" и "седмично" работно време със задължителна между седмична почивка, ако то бъде надхвърлено. Обосновавам тезата със несъобразената спрямо бранша задължителна между седмична почивка от 36 часа и даването на възможност за работа до 72 часа на седмица, ф който се използва от лизингодатели за принуда на ползващият да плаща исканата рента. Н да попитаме кои служител в частна фирма или държавно предприятие има договор за 72 часа работна седмица. Поради естеството на работа понякога се работи 6 дни по 7-8-10 часа, друг път 5-6 дни по 12 часа включващи почивката, без реално да изработваш максимално установеното време трябва да се почива тогава когато има повече необходимо от нашата услуга, повече приходи за нас, а иначе това е свободна професия и частен бизнес. Тук ще направя връзка към следващите точки, необходими са касови апарати ново поколение и дигитални тахографи.¹³ Въвеждане на рейтингова система за оценяване на шофьора и клиента във всички електронни системи, който работят с таблети, за да се даде възможност на клиента за реален контрол и изпълнение на неговите изисквания.¹⁴ Премахване на двойното данъчно облагане в бранша или намаляването му при изплащане на фабрично нов автомобил през срока на изплащане. Всеки, който работи чрез свое юридическо лице знае, освен общинският данък, дължи 5% или 10% данък разпределение/ придобиване на печалба в зависимост ЕООД/ООД или ЕТ, а при оборот над 50000 и ДДС 20%. Сумата която се плаща може да надхвърли дори общинският данък. Целта е поощряване на изрядните към бюджетни платци.¹⁵ Последно и може би прекалено напредничаво, за нашият бранш, но актуално за много други. Гъвкаво ценообразуване според натовареност, делничен, празничен ден, официални празници, курсове извън територията на общината, такса багаж и други. Тези опции могат да бъдат дадени, единствено на фирми разполагащи с необходимият софтуер и възможности да информират клиента за такива корекции и то в строго определени граници. За всички останали според възможностите на касовият апарат.. Но за да бъде факт и това трябва да се съгласим със необходимостта от смяната на касовите апарати с такива от по-ново поколение или въвеждането на дигитални тахографи, а може би и двете, макар за малко по-късен етап. Това може да отмени претарифирането и губенето на много пари и часове от нашето време в сервизи и метрология, а касовият апарат да бъде едно измервателно устройство за време и разстояние.¹⁶ Даване на възможност на споделените пътувания да функционират единствено и само, като такива със автомобили собственост на физически лица, като те също да бъдат вкарани в регулация със съответните задължения. Строг контрол и Наказателна Отговорност! за всички организиращи и предлагащи и незаконен/нерегламентиран/ превоз срещу заплащане. В този смисъл към този вид превоз влизат не само такси шофьори, но и коли под наем с шофьор под наем, предлагане и извършване на трансфери от фирми и организации, които под прикритието на фирмена дейност осъществяват таксиметрова дейност без необходимите разрешителни, фирмени автомобили и бусове и дори камиони, който се включват в тази дейност. Прекратяване достъп през интернет до всякакви приложения и сайтове изпълняващи ролята

Категорично съм против промяната на наредба 34 в този вид. Всеки телефонен оператор трябва да се регистрира като превозвач и да съблюдава изискванията на закона относно автомобил и шофьор, да дава поръчките съобразявайки се със възможността за спиране и престой на таксиметровият автомобил, да следи за отговорно изпълнение на поръчката от шофьора, позволените работни часове и коректност на клиента. Факт е, че никой освен шофьора не носи отговорност при виновно неизпълнение на поръчка. Клиентски номера със много фалшиви повиквания трябва да бъдат вкарани в общ списък за всички телефонни оператори без възможност за повече злоупотреби или финансова санкция. Същевременно организатор на услугата е точно телефонният оператор без да носи отговорност за своите действия.

7. Въвеждане на ценови класове според производителя, като те могат да бъдат по 3 за по-големите градове курортите и поне два за по-малките градове, като всеки клас трябва да бъде с различна ценова рамка отговаряща на екология, цена, багажен обем, изисквания към шофьора. В едно с това би трябвало да се засили контрола по отношение техническа изправност на автомобила, чрез годишните технически прегледи, особено на автомобилите над 10 години от първоначална регистрация. Това е необходимо за да се въведе разграничение между качеството на услугата и да има съответна цена.

8. Въвеждане на ограничения за таксиметрови шофьори без необходимият опит да управляват по-големи и мощни автомобили, като изискването да важи и за шофьори над 70 години възраст. За най-високият клас изискване за минимум завършено средно образование и допълнителен изпит за познаване града. За средният клас същото, но без допълнителен изпит. И за двете доказан стаж минимум 2 години по трудова книжка или самоосигуряване по дейността. Засилване на контрола при изпит за Психологическа годност, масово този изпит се купува. Надявам се, че клиента е съгласен, че качеството и сигурността струват повече от възможността да си спестят няколко лева.

10. Имайки в предвид всичко дотук смятам, че корекция на цените в зависимост от цена и качество няма да ошети никой, стига да бъдат съобразени с икономиките и възможностите в различните градове. Поради тази причина основна база за цената на превоза трябва да бъде цената за километър пробег по съответната тарифа на търговеца. Начална такса 2 пъти по километъра, задължително повикване от 1.5 по километъра и такса престой 0.35% от километър, като съотношенията са задължителни на база километър по съответната тарифа на търговеца. Всеки регион и фирма сама може да регулира цените за километър пробег, според възможностите на потребителите си и изискванията на общинските съвети за минимална и максимална цена.

11. Задължаване на общинските съвети да обновяват минималната цена за превоз един път в годината, като при липса на такова две поредни години, новата минимална цена да включва старата цена плюс официалната инфлация за тези години назад. Обосновавам тезата със безотговорното отношение на общинските съвети към техните задължения, освен това има общински съветници и други свързани с тях лица има финансови облаги от функционирането и цената на превоза в този си вид.

Категорично съм против промяната на наредба 34 в този вид. Каквито и промени да се приемат, че трябва да влязат в сила едва след приключване на извънредното положение, а не добре от 01.06.2021 година. Необходимите промени на наредба 34 и законови уточнения в таксиметровият бранш и транспортни услуги засягащи пряко и косвено нашата работа са наложителни, а повече от ясно е, че тези промени трябва да позволят на сектора да работи със ясни правила, съобразени със изискванията и интересите на клиента и изпълняващият услугата. На първо място е ясното разделение на отговорностите между телефонният оператор, наемодателя/лизингодател/, шофьор, клиент. Факт е че телефонният оператор се стреми да дава повече работа на шофьора без да носи никаква отговорност относно поръчката, фалшива или не, изряден или не е шофьора, сигурност на шофьора, защитен ли е интереса на клиента, себестойност и цена на сервиза. Сигурно е че почти всеки запитан би съгласил със тези твърдения, но как би могло да се реши проблема? Повечето от хората занимаващи се със административна дейност биха дали частични отговори, но със сигурност биха спестили част от тях, поради страх от обществено неодобрение или политически натиск със цел лобиране за определени интереси, факт. Ще се опитам да отговоря на част от тези въпроси, като работеща единица в тази верига.

1. По високи изисквания и банкови гаранции всеки регистриран търговец/превозвач в зависимост от броя автомобили към него. Обосновавам твърдението със възможността за прикриването на отговорност от страна на телефонен оператор, шофьор, наемодател, търговец. Отговорността се прехвърля на фиктивната единица търговец, която документално управлява дейността, а в действителност това е посредника/ телефонният оператор.
2. Уточняване и регулиране на възможностите за работа, шофьора е самонаето лице със собствен или на лизинг автомобил. Шофьора е на трудов договор срещу съответното заплащане, шофьора е със автомобил под наем отпада, като възможност. Обосновавам тезата с възпрепятстване на възможността някога да работи без да плаща данъчни и социални задължения, използвайки закононарушение да предлага услуга под себестойност за осигуряване на ценово предимство, а така също и липса на социална защита и професионално развитие за шофьора.
3. Спазване на закона относно отдаване на автомобил на лизинг и под наем, където приемащият винаги трябва да е юридическо лице тоест регистрираният търговец.
4. Всеки телефонен оператор трябва да сключи заверен договор със регистрираният търговец за всеки автомобил на франчайзинг и със всеки шофьор за посредническа услуга, която да се заплаща единствено чрез електронно плащане. Обосновавам тезата със възможността телефонните оператори да укриват приходи особено големи размери и монопол на пазара.
5. Забрана за използване на всякакъв вид несъществуващи или имитиращи стикери по автомобилите и Наказателна отговорност за нарушителите. Прекратяване на възможността някои шофьори да уронват престижа на фирмите и бранша като цяло.

УДОБЕН МОМЕНТНе бил момента сега за покачване на цените на такситата заради кризата. Че ние 30год. все сме си в някаква криза, а нашата цена е еннаква вече 8-9 год., през което време мин. заплата скочи тройно. . Ако някой ми посочи удобно време за покачване на цените на каквото и да е било, ще го почерпя. Хората а и най-вече медиите, трябва да разберат един път завинаги, че в България няма таксиметрови компании и превозвачески фирми с назначени шофьори на заплата. Ние сме самоосигуряващи се лица, и нашата "заплата" идва от цената на услугата и изминатите пълни километри. При сегашните цени на услугата и ограниченията на скоростта, задръстванията, престоя... нямаме физическата възможност да направим нужния оборот който да покрие многобройните разходи и да останат някакви пари като доход. Клиентите трябва да разберат, че този вид услуга е скъпа навсякъде по-света и не е алтернативна по-цена на градският транспорт, че и по-евтина дори и от тротинетките.

ТАКСИ ЗА ЕДНА БАНИЧКАНякой знае ли за държава в галактиката в която можеш да си платиш превоза с такси с една монета, с която не можеш да си купиш и една баничка?

Подкрепям казано от НТС и съм за увеличаване първоначалната такса 3 пътиЗащо първоначалната такса трябва да се вдигне 3 пъти?!?! Здравейте, дами и господа управляващи! От колеги разбирам, че трябва да защитим вдигането на първоначалната такса. Нима 7500 подписа са малко?! Знаете ли- прави сте! Не трябва да е 3 пъти, а 5 пъти! Първоначалната такса в Германия е 3,70€,а защо е толкова попитайте тях.Направете запитвания или проучване. Германия е в EU, както и ние, понеже сме в BG, може тук първоначалната такса да е 3.70лв. Все пак не взимаме техните заплати и нямаме техният стандарт на мислене и живот. Може да попитате и други страни от EU - Италия, Франция, Испания и др.каква е първоначалната им такса и каква им е обосновката, ние няма да открием топлата вода, тя е открита!!! Построихте в столицата Метро и заради него няма вече дълги курсове, а 50% от курсовете са къси и не рентабилни! Возим клиенти на коли от 21 век, а тарифите от 20 век. 10г.не ги пипнахте тези тарифи и такси и ако вземем само годишната инфлация, която е около 5%,вече към този момент тарифите би следвало да са с 50% по високи! Моля ви, предайте това на г-жа Фандъкова все пак е 3 мандат кмет на София! Знаете ли може и да не вдигате нищо. Само помолете премиера Борисов, да върне цените на всички стоки и услуги до нивото от преди10г. Интересно ми е каква е била цената на билетчето за градския транспорт преди 10г. (1лев, а сега 1.60лв, т.е 60% повече), вдигнахте билетчето и го оправдахте с инвестициите в нови автобуси. В момента возим клиенти на цени по ниски от градския транспорт, а той е социален транспорт, а таксито би трябвало да е лукс услуга, не за социално слаби.Толкова е привлекателна тази професия, че към този момент 10 таксиметрови автомобили се борят за водач, а не обратното!!! Тъкмо ще научите магарето да не яде и то ще вземе да умре!!! Вземете я вдигнете тази първоначална такса 3 пъти, за да се правят всички адреси, а и за да се вдигне още качеството на услугата, тоест ще има повече средства, които ще доведат до нови дари и качествени кадри! Когато искаш да вземеш, трябва и да дадеш, ние вече сме дали и возим ги с нови коли! Време е вие да дадете адекватни такси и тарифи!

Предложеният текст ма чл24 ал5 - втор изречение е гавраМоля всички коментиращи да обърнат внимание на предложените текстове по чл 24 Ал 5, второто изречение на текста б оставило ежегодната актуализация на цените за километър пробег на "добрата" воля на общинските съвети. А те нямат тази воля доказано! Две години се боримхме с тях да спазват закон от преди четири!

Разяснение.....-2Ако внимателно разгледате документа-таблица,в който правим детайлно разяснение на разходите свързани с упражняването на таксиметровата дейност напълно става ясно, че ви се изясни,колко трудно се покриват тези разходи и колко е важно да не се подменя искането на над 7500 таксиметрови шофьори и над 40 таксиметрови превозвачи-фирми от цялата страна.Искането на бранша е ясно заявено и не бива да се подменя с предложения типа- от два до три пъти. Разпоредбата на чл.21,ал.1,т.7,б.,„е“от Наредба№ 34 от 1999г.затаксиметров превоз на пътници,обн.в ДВ бр.109 от14.12.1999г. непременно да придобие следната редакция:„първоначалната такса,която е три пъти цената за един километър пробег по съответната минимална цена,определена по реда на чл.24а,ал.11 от ЗАвП“

Разяснение.....<https://mail.google.com/mail/u/1?ui=2&ik=96989ae17a&attid=0.1&permmsgid=f:1683561594609906289&th=175d3659b436b271&view=att&disp=inline>

Мнение. Подкрепям становището на НТС.Мотивите и Обосновката са ясни и изчерпателни.

Качество,бързина и коректност - това искам аз,като потребителКатегорично поткрепям идеята за първоначалната такса да е 3 пъти от цената за километър,ако това би намалило времето прекарано в молитви някой таксиметров водач,или таксиметрова централа да удовлетвори моето желание да наема такси за късо разстояние. Разбирането ми,като потребител е ,че следването на добре отвърдените европейски практики следва да намират място в нашето законодателство . Разбирам също и че качество може да има единствено при по-сериозни условия от една страна ,а от друга сериозен закон ,който да гарантира желаната от нас услуга да е достъпна.

ПотребителКато потребител на услугата,който я е ползвал не само в България,но извън страната в Европейския съюз държа да отбележа,че първоначалната такса винаги е била г висока от цената за километър. Определено подкрепям идеята таксата да е 3 пъти по минималната цена за километър пробег. Една такава първоначална такса би олеснило наемането на автомобил за пътуване на късо разстояние. Неразбираемо остава за мен защо някой ме превозва от чуждо име, а не от собствено. Когато ме превозват от собствено име отговорността е във първо лице,единствено число и така бих била по-сигурна.

Лесно и простоЧл 21 а. 1 - Е - Първоначалната такса, която е три пъти минималната цена за километър пробег по съответната тарифа за населението място определена от общинските съвети.Чл 24 Ал. 5 - В срок до 31 октомври общинските съвети определят минималните и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа в населеното място.

Себестойност на услугатаКога г-да управляващи ще подходите професионално и ще възложите на лицензирани счетоводно-одиторски къщи и научни кадри от БАН , УНСС и ТУ да направят точно изследване за себестойността на таксиметровия превоз , и всяка една община да се съобразява с него !?

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-5 ЗАЩО ТОЧНО ТРИ ПЪТИ, А НЕ КАКТО ДОСЕГА БЕЗ ДОЛЕН ПРАГ При посочения по-горе брой на таксиметрови автомобили поставянето им в стабилна конкурентна среда е жизнено важно. В синхрон с казаното е и абсолютната необходимост да бъде преодоляна възможността услугата да се предлага на дъмпингови цени и да бъдат прекратени опитите таксиметровата услуга да се предлага от лица, позволяващи си ниски цени, за сметка неплащането на данъци, осигуровки и други публични задължения. След отчитане на различните условия по места още при определянето на минималната такса, следва да бъде определена точна ставка за първоначалната такса, като по този начин ще бъде отнета възможността този показател да бъде използван за нелоялна конкуренция. Предвид изложеното, налице е обществена необходимост от промяна на наредба №34 от 06.12.1999г. за таксиметров превоз на пътници. Социалният ефект на промяна ще доведе до изключително подобряване на качеството на предлаганата услуга, чрез постигане на бързина, ефективност и коректност; удовлетворяване на нуждите на потребителите и чрез минимизиране на времето за търсене на таксиметров автомобил от страна на клиента, значително намаляване на отказаните курсове от шофьорите. Тази промяна ще рефлектира и то с изключително положително гарантиран ефект, върху всяка една от участващите групи в дейността, „таксиметров превоз на пътници“: потребители на услугата, организатори, като компании-телефонни централи, превозвачи и таксиметрови водачи. Ще бъде постигнат баланс между икономически интерес на таксиметровите водачи да изпълняват къси и средни курсове и интереса на клиентите им да бъдат превозени на кратко разстояние бързо и веднага, срещу приемлива цена. Това от своя страна ще допринесе за повишаване на качеството на таксиметровата услуга – основна цел на всички страни, свързани с таксиметровия превоз на пътници..

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-43

Защо размерът на първоначалната такса да е три пъти съответната минимална тарифа за населеното място? След като дотук в изложението бе обоснована нуждата от промяна на начина на формиране на първоначална такса, съответно размерът и бе обосновано защо заотправна точка да се ползва минимална тарифа за населеното място, сега идва моментът на избиране на най-правилния начин това да бъде постигнато. При избора на този начин е съблюдаван балансът между интересите на всички участници в дейността на таксиметровите превози, като с приоритет е търсено гарантирането на обществен интерес. Съобразено е, че размерът на първоначалната такса задължително трябва да отговаря на потребностите и финансовите възможности на потребителите, техният икономически интерес следва да бъде взет под внимание, т.е. каква цена би била възможно и оправдано от тяхна гледна точка да платят, за да се възползват от възможността бързо, качествено и не на прекалено висока цена, да бъдат превозени до желаната дестинация. В същото време първоначалната такса следва да се повиши достатъчно от гледна точка на таксиметровите водачи, така че рентабилността на предлаганата услуга да не е поставена под съмнение и цената да удовлетворява извършващите услугата. Така за приемането на курса, за който биват наемани, да не е основен фактор разстоянието, неговата дължина. За да се достигне до конкретно предложение, относно начинът на формиране на размера на първоначалната такса, ние сме направили обстойна анализа на пазара на таксиметровите услуги в цялата страна. Имали сме предвид, че е налице различна икономическа обстановка по места, като, както бе споменато, в големите градове тя е твърде различна от малките населени места. За да бъде икономически обосновано всяко едно предложение, следва да бъде определено в стойностно изражение целият ефект. Изхождайки от дългогодишния опит, който имаме като таксиметрови превозвачи и водачи на този пазар, имайки предвид именията на многобройните ни клиенти, считаме, че към настоящия момент, при тази икономическа обстановка, при това търсене и предлагане на таксиметрова услуга в страната, рамките на стойностното изражение на промяната, изглеждат по следния начин: първоначална такса над 3.00 лева би била неприемлива за потребителите. Ако приемем, че към настоящия момент средната стойност на първоначална такса в страната е 0.75 лв., стойности на първоначална такса над този размер ще формират повишаване на услугата с над 2.25 лв. Това излиза извън рамките на търсения ефект. Първоначална такса под 2.00 лева би била неприемлива за предлагачите услугата, защото с такива стойности не би бил постигнат търсеният за този участник на пазара ефект, такива стойности не биха компенсирали негативите от изпълнението на късия курс, които включват дълго време на изчакване на клиент, през който не само не се реализират доходи, а е възможно и да се калкулират загуби, при работа на двигателя на едно място, при студено време или при движение „празен“ на таксиметровия автомобил при връщане на стоянка или в търсене на клиенти. При всички положения е налице стремеж към удовлетворяване на интересите на всички кръгове лица, участващи в тази дейност, търсено е постигане на желания икономически резултат, отчитайки в максимална степен социалните и икономически потребности и възможности, на фона на реалните обществени условия. При преценката как основният компонент при формирането на първоначалната такса, би се вметил в така заложената финансова рамка, се налага извода, че при средни стойности за страната от 0.75 лв. на първоначалните такси в отделните общини, три пъти увеличена тази стойност ще влезе в долната половина на поставената стойност на рамка и ще формира приемлива средна стойност на първоначалната такса от 2.25 лв. с това формира увеличаване на средната първоначална цена с 1.50 лв. При положение, че става въпрос за еднократно увеличение на всеки един таксиметров курс с приблизително такава стойност, това увеличение не би се отразило драстично на пазара на тази услуга, като следва да се има предвид, че в повечето градове на България, цената за таксиметров превоз на пътници не се е променяла

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-33

Защо първоначалната такса трябва да е свързана с съответната минимална тарифа за населеното място? Това е нов подход при определянето на първоначалната такса, който се оказва значително по-удачен, поради следното изключително значение е да бъде добре балансирано между различните нужди на различните участници на пазара, който пазар в настоящия случай се оказва оправдан и регулиран до определена степен. Това е така, защото спецификата на таксиметровата услуга налага нуждата да бъде защитен обществен интерес. Регулацията е нужна, доколкото тя не посяга драстично на принципите на свободния пазар. В същото време опасна прекалената либерализация, поради изключителната нужда да бъде държана под контрол възможността за увреда на обществен интерес, чрез нелоялни практики. Определянето на начина на формиране на първоначалната такса, е един от елементите, който държавата използва за оправдана намеса на пазара. Именно поради това всеки един от компонентите следва да бъде добре обмислен и съобразен с останалите такива. Поради това е необходим предлаганият нов подход при определяне на тази такса. Минималните цени за километър пробег са общи критерии, който следва да бъде използван като отправна точка при определянето на първоначалната такса за таксиметров превоз, защото: От 2011 г. законодателят реши, с оглед обществен интерес, да намеси в свободния пазар и да регламентира чрез ЗАВП, чл. 24а, (11) (Нова-ДВ, бр. 17 от 2011 г., в сила от 26.05.2011 г.; доп. бр. 60 от 2014 г.; предишна ал. 5, бр. 32 от 2016 г., в сила от 01.04.2016 г.) Общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидна за територията на съответната община, където е издадено разрешението по ал. 1. /минималните и максималните цени за километър пробег. Намираме тези минимални цени за определящият елемент, за базата, от която следва да се търси нужният ефект. И това е така, защото Общинските съвети имат задължението да ги определят, като отчитат икономическите и фактическите условия в съответната община, като целта при определяне на минималните цени е премахване на възможността на пазара да се предлагат цени под себестойността на услугата, а при определянето на максималните се търси защита на интереса на потребителя от прекомерното завишаване на цената. Естествено, че е налице разлика в икономическата обстановка по места, като в големите градове тя е твърде различна от малките населени места. Критерият за „къси“ и „средни“ разстояния също относително се различава в зависимост от това дали става въпрос за град София или за град Тетевен, например. Всичко това най-добре може да бъде преценено от конкретния общински съвет, който след анализ, обосновано ще определи най-правилно минималните цени за таксиметров превоз на пътници в съответната община. Тези условия, както споменахме по-горе, понякога са твърде различни по места и именно тук идва ролята на общинските съвети правилно да ги отчетат. Веднъж определени, след преценката на конкретните условия за всяко едно населено място, минималните цени за километър пробег, са общи критерии, който следва да бъде използван като отправна точка при определянето на първоначалната такса за таксиметров превоз. Така ще бъде запазен балансът и равновесието между различните икономически условия по места, а конкретният размер на първоначалната такса винаги ще бъде съобразен с тях. Тоест, за основен елемент при определянето на първоначалната такса ще бъде използван компонент, чиято стойност е определен след анализ и отчитане от страна на Общинските съвети, на икономическите показатели на отделните общини, на спецификата на предлаганата услуга по места – разстояния в населеното място, размерът на търсенето и предлагането, съотношението между тях и т.н. Това на 100% покрива критерият „справедливост“ при определяне на начина на формиране на първоначалната такса.

Мотиви и обосновка-НТС-2Следващото изследване има за предмет средната продължителност на курсовете и изменението на този показател във времето.Изводите,които се налагат сочат,че:продължителността на пътуванията в големите градове е намаляла за последните четири години средно от 7км на 5км.и от 4км.на 2.5км.,за малките.Това се обосновава факта,че ценовата листа на таксиметровата услуга изостава от икономическата реалности в повечето случаи е по-изгодно да се ползва таксиметров автомобил за кратки разстояния,отколкото градски транспорт.Това се вижда отчетливо и в най-малките населени места,в които автобусният превоз е поставен в пряка конкуренция с таксиметровия превоз,при положение,че социалната насоченост на двете услуги е различна.Анализът на получените данни сочи и друга причина,която касае конкретно град София.Жителите на кварталите,до които достигат или преминават лъحوвете на метрото,все по-рядко ползват таксиметровата услуга,а когато я ползват-на все по-кратки разстояния.Имайки в предвид,че Метрополитена ще продължава да покрива все по-голяма част от града,тази тенденция се очаква да се задълбочи.Извод:все по-често таксиметровата услуга е ползвана за бързо и удобно придвижване на къси и средни разстояния.На практика,основна част от курсовете са на разстояние до 4км.,а често по-малко.Изправени сме пред огромен дисбаланс на пазара между търсенето-все по-често налице е необходимост от таксиметрова услуга за късо разстояние и предлагането-трудно се намира водач,склонен да предложи такава услуга.При осреднени данни,получени от големите софийски превозвачи се установи,че само през месец декември 2019.г,при 100% постъпили заявки,28,5% са отказани,като 54% от тях са до 5лв.Това означава,че голяма част от клиентите в тези случаи имат сериозни затруднения при наемането на таксиметров автомобил,защото такъв курс е икономически не изгоден за таксиметровите водачи.Таксиметровият превоз като транспорт за средни и къси разстояния,е вече най-евтината възможност за потребителите,дори по-евтина и от градския транспорт.Компаниите,които предлагат на клиентите телефонна или онлайн услуга за поръчкана такси в цялата страна,срещат затруднения при осигуряването на свободна кола за желаещите,когато стават дума за относително къс курс.В тези случаи се налага клиентите да изчакват неприемливо дълго време.Данните,постъпили в НТС от специално изготвено проучване по въпроса,направено в 14 града на България сочат,че основанията на около 70% от оплакванията на клиентите,са отказани от шофьорите курсове.Това е вреден друг качествен показател на услугата.Налице е голям брой автомобили-действащи таксита.Според статистиката от 5,5 промила за 1000 човека на места,като за град София е около 8,при средни за Европейския съюз 3 промила.Изчакванията за клиент в някои дни надвишава средно поносимите 15 минути,а от това следва и нежеланието за поемане на къси курсове,с оглед изчакване на по-дълъг,който би донесъл повече приходи за водача.Факт е,че част от авто-парка не е на достатъчно добро ниво.Чрез повишаването на първоначалната такса,естествения подбор би изхвърлил от пазара една част от автомобилите,онези с по-нисък клас,или онези с изхабена визия.По такъв начин предлаганата услуга ще повиши този качествен показател.При градовете с над 100000 хиляди души,предвижданата цифра е до 10%,а при градовете с под 100000,малко повече-до 30% от шофьорите ще бъдат принудени или да подменят авто-парка си,или да прекратят дейността си.Ефектът от повишаването на размера на първоначалната такса ще доведе до преодоляване на посочените проблеми и ще удовлетвори интересите основно на потребителите,а заедно с това и на предлагащите услугата.

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-1ОБОСНОВКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА НАРЕДБА №34/1999г.Предлагаме разпоредбата на чл.21,ал.1,т.7,б.,„е“отНаредба№ 34 от 1999г.затаксиметров превоз на пътници,обн.в ДВ бр.от14.12.1999г.,да придобие следната редакция:„първоначалната такса,която е три пъти цената за един километър пробег по съответната минимална цена,определена по реда на чл.24а,ал.1от ЗАВП“

Защо е необходима промяна? Предложението за това изменение идва след продължителен и задълбочен анализ на таксиметровата дейност.Сега действащият текст на наредбата е приет през2011г. Оттогава,досега,икономическата обстановка се е променила значително,населението в големите градове се е увеличило,за сметка на малките населени места.Динамиката и интензитета на придвижване осезателно са се повишили. Предлаганата таксиметрова услуга при тази нова обстановка,следва да отговаря на потребностите на потребителите,а от друга страна,извършващите дейността следва да намират своята икономическа полза от нея.Трябва да се отбележи,че таксиметровата услуга е една от най-широкоразпространените в страната,на нея разчитат значителен брой лица.От друга страна,понаши данни,за етикетите с тази идеяност са между 50000 и 70000 хиляди човека.Само в София,издадените разрешителни на таксиметрови автомобили за 2019г. са 60406бр.Това показва изключителната значимост на този бранш.Национален таксиметров синдикат е направил няколко проучвания в периода 2017г.-2019г.,с различна насоченост на поставените въпроси,които ще изясним по-долу,в които са участвали над 1500 клиенти-потребители на таксиметровата услуга,над 100 превозвачи и над 500 водачи от цялата страна-а именно София,Пловдив,Търново,Варна,Бургас,Враца,Плевен,Стара Загора,Тетевен,Разград и др..Целта на проучванията ни е била да изясним реалното състояние на таксиметровия превоз в страната,мнението на обществеността за предлаганата от нас услуга,оачкванията на потребителите за вида и качеството на услугата,нагласите за евентуални промени по отношение на параметрите на доходността и възможността за възвръщаемост на инвестицията на предлагащите услугата,както и готовността на потребителите да я ползват,оачкванията им по отношение на корелацията между цена и качество.Едно от проучванията касае отношението на потребителите към услугата.Използвана е анкетна карта,в която са поставени въпроси,свързани с качеството и цената.Резултатът от анкетата може да бъде обобщен по следния начин:по-голямата част от анкетираният считат,че очакват подобряване на качеството на услугата,като над 90%от запитаните са готови да платят цената за това.Друго проучване,с предмет отношението на водачите към работата им сочи,че очакванията им,свързани с подобряване на работната среда са свързани с повишаване тона контрола,с подобряване на нормативната уредба и с повишаване доходността от дейността им.

Предложение за промяна на § 20., чл. 24. алинеи 5 и 6Предложение за чл. 24, алинеи 5 и 6:Алинеи 5 и 6 се изменя така:„(5) Общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община по предложение на регистрираните търгове за таксиметров превоз на пътници и браншови организации.(6) Цените по ал. 5 се актуализират най-малко веднъж годишно.В срок до 30.06.2021 г. МТИТС изготвя алгоритъм който да се определят минималните и максималните цени за км. пробег в отделните общини по зададени критерии - брой население, площ на населеното място, брой таксиметрови автомобили и др. МТИТС изготвя и индекс съобразен с инфлацията, минималната работна заплата и други критерии, по който да се индексират минималните и максималните цени за км. пробег.“Мотиви:Общинските съветници нямат нужната компетентност за да определят цените, без да има изготвен алгоритъм за определяне на цените за километър пробег и индекс по който да става индексирането им.Има Решение 251 от 18.03.2015 г на КЗК, в което се казва:„КЗК вече е изразявала становището си по отношение на въвеждането на минимални и максимални цени на таксиметровите услуги. С Решение № 553/17.07.2007 г. и Решение № 731/25.06.2010 г. Комисията заявява позицията си, че не подкрепя въвеждането на каквато и да е форма на ценова регулация по отношение на таксиметровите услуги. Чрез предоставянето на правомощие на общинските съвети да упражняват ценова регулация, която определят минимални и максимални цени на таксиметровите услуги, се премахват най-важните параметри на конкурентния процес на съответния пазар и се достига до положение при което моделът на конкуренцията е почти напълно заменен от държавна регулация на стопанската дейност на таксиметровите превозвачи. При изготвяне на становището си КЗК предвиди и опита на останалите страни членки на ЕС.“Освен това има противоречие в текстовете в алинеи 5 и 6. От една страна цените се актуализират поне веднъж годишно, а от друга страна се казва, че приетите цени до 31.10. от предходната година важат за следващата година. Нужна е по-голяма гъвкавост при ценообразуването, отговарящо на пазарните принципи.

Предложение за промяна на § 20., чл. 24. (2)Предложение за § 20., чл. 24:В чл. 24. (2) точка след „с данните на“ се добавя на „наетите водачи с трудов договор и“. В края на точка 3 се добавя: „Оправомощените лица от кметовете на общини извършват служебна проверка за сключен трудов договор в регистъра на уведомленията за сключване, изменение или прекратяване на трудовите договори и уведомленията за промяна на работодател, воден в Националната агенция за приходите;“ Мотиви:Да се постигне по-голяма прозрачност при спазването на данъчно-осигурителното законодателство. Когато шофьорите работещи с фискалната памет на даден търговец и нямат сключени и регистрирани трудови договори, този търговец, който е и ДЗЛ няма как да им задължения за осигуровки и ДДС, защото нямат регистрирани лица за осигуряване, нито декларира оборотите от таксиметровите апарати на многобройните си таксиметрови автомобили. По данни на МФ и НАП за 2018 г. има издадени 25636 броя разрешителни на 4191 ДЗЛ, а броят подадени уведомления за сключени трудови договори с код на длъжност 83222005 - Шофьор, такси по Националната класификация на професиите и длъжностите (НКПД 2011) е 3208. Броят на лицата с основна икономическа дейност „Пътнически таксиметров транспорт“ (код 49.32 по КИД2008), регистрирани по ЗД е 167, и размерът на внесения от тях данък (ДДС) в НАП е 3163784 лв.За 2019 г. има издадени 23246 броя разрешителни на 3888 ДЗЛ, а броят подадени уведомления за сключени трудови договори с код на длъжност 83222005 - Шофьор, такси по Националната класификация на професиите и длъжностите (НКПД 2011) е 3421. Броят на лицата с основна икономическа дейност „Пътнически таксиметров транспорт“ (код 49.32 по КИД2008), регистрирани по ЗД е 142, и размерът на внесения от тях данък (ДДС) в НАП е 3222784 лв.От изнесените данни е видно драстичното разминаване на данните между броят на издадените разрешителни и осигурените лица. А като се има в предвид, че много автомобили се управляват от двама водачи това разминаване става още по-голямо.

Предложение за промяна на § 2., чл. 3Предложение за § 2.:В чл. 3 алинея 3 да се добави в началото на текста „(3) Правоотношенията между регистрирания търговец и наетите от него водачи се уреждат с трудов договор съгласно КТ.“Мотиви:Да се постигне по-голяма прозрачност при спазването на данъчно-осигурителното законодателство и социална защита на водачите. На практика в момента около 90 % от таксиметровите шофьори са без социалноосигурителни права, а дейността е прекалено рискова и отговорна. Да се ограничи използването на така наречените „кухи“ фирми, чрез които се избягва плащането на данъци за осигуровки и се ощетяват държавният бюджет и водачите на лек таксиметров автомобил. Всички участници на пазара да бъдат поставени при равни условия на данъчно-осигурителното облагане.По данни от ИА „Главна инспекция по труда“ за 2019 г. са извършени 57 проверки за спазване на трудовото законодателство на дружества регистрирани с КИД 49.32 „Пътнически таксиметров транспорт“, като за предотвратяване и преустановяване на констатираните нарушения са наложени 89 броя принудителни административни мерки.

Предложение за промяна на чл. 45Предложение:В чл. 45, точка 1 след текста „за която няма издадено разрешение" се добавя и променя текста така „с изключение на общини, където няма регистрирани таксиметрови автомобили, както и при превоз на клиенти към общината, за която е валидно разрешителното. В курортни комплекси, разположени на територията на д и повече общини, таксиметров превоз може да извършва всеки превозвач, който е получил разрешение за извършване на такава дейност от една от общините, на чиито територии е разположен комплексът."Мотиви: С промените се цели да се отстрани дискриминацията спрямо жителите на общини без регистриран таксиметров превоз. Има много общини, в които няма регистрирани таксиметрови търговци и с така предложените промени се дава възможност на жителите на тези общини да ползват таксиметров превоз. Има клиенти, които прибирайки се от друго населено място желаят да ползват такси от своята община, както и при трансфери на туристи от летища към курортни комплекси и други подобни случаи.След като се създаде единен публичен регистър с издадените разрешителни ще е видно в кои населени места няма регистрирани търговци с издадени разрешителни и контролът ще е по-ефективен за констатиране на нарушения в случаи на злоупотреби.

Предложение за промяна на чл. 45Предложение:В чл. 45, точка 1 след текста „за която няма издадено разрешение" се добавя и променя текста така „с изключение на общини, където няма регистрирани таксиметрови автомобили, както и при превоз на клиенти към общината, за която е валидно разрешителното. В курортни комплекси, разположени на територията на д и повече общини, таксиметров превоз може да извършва всеки превозвач, който е получил разрешение за извършване на такава дейност от една от общините, на чиито територии е разположен комплексът."Мотиви: С промените се цели да се отстрани дискриминацията спрямо жителите на общини без регистриран таксиметров превоз. Има много общини, в които няма регистрирани таксиметрови търговци и с така предложените промени се дава възможност на жителите на тези общини да ползват таксиметров превоз. Има клиенти, които прибирайки се от друго населено място желаят да ползват такси от своята община, както и при трансфери на туристи от летища към курортни комплекси и други подобни случаи.След като се създаде единен публичен регистър с издадените разрешителни ще е видно в кои населени места няма регистрирани търговци с издадени разрешителни и контролът ще е по-ефективен за констатиране на нарушения в случаи на злоупотреби.

Предложение за промяна на чл. 34Предложение:В чл. 34, точка 8 след думата „сключен" се добавя „актуален трудов договор за наетите водачи и сключен"Мотиви:Да има по-голяма социална защита за водачите извършващи дейността таксиметров превоз на пътници, както и по-голяма прозрачност относно спазването на данъчното и социалноосигурителното законодателство.

Предложение за промяна на чл. 41 Предложение и мотиви:В чл. 41, алинея 1 думите „на двесте тарифи (дневна и нощна)" се заменят с „на три тарифи (дневна, нощна и за извън населено място)". Този текст да влезе в сила от 08.07.2022 г.Да се синхронизират текстовете от ал. 1 и ал. 2 на чл. 41., тъй като в момента таксиметровите апарати отговарят на изискванията на ал. 1 без да покриват изискванията по ал. 2.

Предложение за промяна на чл. 10Предложение:В чл. 10. (3) след „списъкът с" се добавя „данни на наетите водачи по трудов договор и".В чл.10. (4) 2. след „данните на" се добавя „наетите водачи по трудов договор и на"Мотиви:Да има по-голяма прозрачност относно водачите извършващи дейността таксиметров превоз на пътници, както и за дисциплинираността на търговците относно данъчното и социалноосигурителното законодателство.Предложение:В чл. 10. (5) - Да отпадне ал. 5., след като в ЗАП няма предвидено ограничение от първата регистрация на автомобила да не са изтекли повече от осем години за първоначалното вписване в регистъра по чл. 4, ал. 1.Има решение № 6388 / 06.07.2005 на ВАС, което отменя текстовете на подобен текст от наредбата..Нарушава се принципът за равнопоставеност и социална справедливост, прокламиран в чл. 6, ал. 2 от Конституцията. Възведеното с изменението изискване разширява обема на задължителните условия, предвидени в закона за осъществяване на нормативно регламентирана дейност по превоз на пътници. Недопустимо е подзаконен нормативен акт да разширява приложното поле на Закона за автомобилните превози, респ. да доурежда същия. Качеството на автомобила се определя от: марка, клас, пробег, години и поддръжка. Да се залага единствено и само на критерия "години" е неправилно. В този смисъл са и разпоредбите на чл. 24а, ал. 2, т. 4 и чл. 91, ал. 3, т. 5, които говорят за "годност" и "техническа изправност", а не за "възраст".Забраната за използване на коли над 8 години е ограничение на свободната стопанска инициатива в сферата на таксиметровите услуги, поради което може да бъде установена само със закон, и то изрично.Търговецът е този, който може да определи дали е икономически изгодно да оборудва и регистрира даден автомобил, а не административно да му се налага ограничения.Не завишените наказания ще ограничат нерегламентираните превози, а намаляването на излишните рестрикции ще привлече хората към регламентирано изпълнение на дейността.Държавната администрация трябва да създава условия и да насърчава осъществяването на всяка правно регламентирана дейност, а не да създава пречки чрез подзаконови нормативни актове за реализирането ѝ.

До кога ще слугувате на софийските фЕрми и ще пишете закони в тяхна полза?!!!Категорично подкрепям колегата Дойчев!Още миналата година, господа смехотворци, в министерството има входираНО ЕДИННО СТАНОВИЩЕ от браншовите организации , но вие продължавате да правите на умрели лисици! Верно,че предлаганите от нас промени не са в интерес на големите СОФИЙСКИ фЕрми, но София НЕ Е България и е крайно време да го проумеете!!!В противен случай, следващия голям протест в столицата, няма да е против МАКСИМ(за чият дейност също се правите , че не знаете) ,а ще бъде за това - ВСИЧКИ ДА РАБОТИМ КАТО ТЯХ!...

Предложение за промяна на чл. 21Предложение:Чл. 21. (1) г) да влезе в сила от 08.07.2022 г.Мотиви:В момента този текст е практически неизпълним съобразявайки се и с Приложениятът като ТА нямат трета тарифа за извън населено място.Трябва да се синхронизират текстовете на чл. 12 (7)) 2. от ЗАП и т. 7 от Приложение 1 към чл. 2. от Наредба 35, както и таксиметровите апарати да се преведат в съответствие с тези текстове.Предложение:Чл. 21. (1) е) думите „минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място" се заменят с „цената за един километър пробег по съответната тарифа на търговеца;"Мотиви:Общинските съвети нямат нужната компетентност въпреки вмененото задължение от ЗАП да определят минималните и максималните цени за км. пробег на таксиметров превоз на пътници. Това се потвърждава и от Решение 251 от 18.03.2015 г на КЗК. Ако общинските съвети изпълнят формално своето задължение и определят нереално ниски минимални цени ще се отрази негативно при формирането на първоначалната такса. Прекалената регулация пречи на свободното формиране на цените и спира развитието на конкуренцията. Всичко това благоприятства извършването на нерегламентирани превози въпреки завишените наказания. Предложение:Чл. 21. (1) Да отпадне следния текст „да бъде трайно боядисан в жълт цвят без облепване на автомобила с фолио;може да бъде трайно боядисан в зелен цвят, без облепване на автомобила с фолио, когато превозното средство е хибридно или се задвижва изключително с електрически двигател;"Мотиви:Пребоядисване на автомобилите е излишен разход за собствениците им, тъй като цвета на автомобила не влияе по никакъв начин на извършването на дейността. Освен това жълтият цвят допълнително занижава цената при последваща продажба. Вече масово таксиметровите автомобили се облепят с рекламно фолио, което покрива голяма част от автомобила и боядисването в определен цвят губи смисъл. Това е още една излишна рестрикция за собствениците на таксиметрови автомобили. Нека всеки сам има право на избор с какъв цвят автомобил да упражнява дейността таксиметров превоз на пътници.

Категорично съм против увеличаване цената на такситата1. Цената на горивото и разходите свързани с упражняването на тази професия не са нараснали.2. Нещо повече. Правителството на Орешарски увеличи срока от 10 на 15 години на периода от производство до края на използване на даден автомобил като таксиметров. Ако ще се вдигат цени, то този срок отначало трябва да бъде върнат на 10 години.3. С увеличаването на мрежата на метрото в София, такситата стават неконкурентно способни. Метрото е по-бързо и по-евтино. Вдигането на цената ще ги направи още повече неконкурентно способни4.Проблемът на бранша е лошото качество на услугата. Когато имаш общо лошо качество на услугата, не е разумно да вдигаш цената. Ще станем свидетели на споделено пътуване в рамките на града. Това може да се види в Москва.