

Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

Информация

Откриване / Приключване: 28.06.2019 г. - 29.07.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #4425-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Във връзка със зачестилите случаи на установени от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ регистрирани превозвачи, неотговарящи на условията за установяване, съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския Парламент на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета, относно лицата, които отговарят на изискванията за добра репутация и професионална компетентност (Регламента) (така наречените „пощенски кутии“), на чиито адрес не може да бъде открит техен представител, с проекта са предложени допълнителни условия и мерки за упражняване на по-ефективен контрол върху превозвачите, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници или товари и за ограничаване на фиктивната регистрация на превозвачи.

Актуализирани са текстовете за доказване на финансова стабилност с цел да се изпълни изискването на Регламента – превозвачът да може да гарантира, че по всяко време на счетоводната година е в състояние да посреща своите финансови задължения.

Разширен е обхвата на случаите на отказ за издаване на лиценз, като е включен и случай, при който правата, произтичащи от лиценза, се прекратяват, когато превозвачът престане да отговаря на изискванията на закона.

Предвидена е възможност преди прекратяване на лиценза по желание на неговия притежател да се извършва проверка на превозвача с цел да се прекрати възможността превозвачи, извършили нарушения, да прекратят своя лиценз по собствено желание и да подадат заявление за нов, като избегнат производство по прилагане на принудителни административни мерки.

Настоящата регулация на Закона за автомобилните превози не предвижда срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, когато на превозвача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на превозвача“, чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, което от своя страна затруднява изпълнението на приложената принудителна административна мярка, предвид факта, че този вид документи не се държат на съхранение в офисите на транспортното предприятие, а се намират на борда на превозните средства.

По отношение на таксиметровия превоз на пътници са предложени промени, свързани с намаляване на административната тежест във връзка с Решение № 704 от 05.10.2018 г. на МС чрез обединяване на публичния регистър за регистрация, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, и регистрите на общинските администрации за издадените от тях разрешения.

В разпоредбата на чл. 246 от Закона за автомобилните превози е предвидено издаване на наредба относно функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати, предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние. Предложената в проекта отмяна на разпоредбата е във връзка със съществуващата Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, приета с ПМС № 47 от 15.03.2016 г., обн., ДВ, бр. 23 от 25.03.2016 г., в сила от 20.04.2016 г., изм. и доп., бр. 87 от 31.10.2017 г., в сила от 31.10.2017 г. С посочената наредба са регламентирани изискванията към таксиметровите апарати в съответствие с Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.), като не са предвидени изисквания относно оборудването на таксиметровите апарати с фискална памет. Устройствата с фискална са обект на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства на Министъра на финансите.

С предложените промени в чл. 22 се предвижда отпадне на изискването за задължително ползване на автогарите срещу заплащане за междуселищните автобусни линии от общинските транспортни схеми, които в по-голямата си част са нерентабилни, с малък пътнически поток и изпълняват социални функции.

Предвид изискването за задължително прилагане на еднакви критерии от собствениците на автогари към превозвачите е предвидена възможност за диференциране на размера на максималните цени за автогарово обслужване по видове транспортни схеми.

Превозът на повредени пътни превозни средства е вид обществен превоз, поради което се предлага обществените отношения, свързани с тази дейност да се регламентират със Закона за автомобилните превози.

Липсата на регулация на дейността превози с атракционна цел води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван ефективен контрол. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности, поради което в проекта се предлага тези превозни средства да бъдат регистрирани.

Съгласно разпоредбите на Закона за автомобилните превози обществен превоз на пътници се осъществява само с автобуси, с изключение на таксиметровите превози, които се изпълняват с леки автомобили. Основният проблем е свързан с определянето на изискванията към превозните средства при разписването на условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. Към настоящия момент тези превози не могат да бъдат осъществявани с леки автомобили, а същото би било решение на проблема с неефективните превози и съответно липсата на транспортно обслужване в някои региони на страната. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

Поради несъответствието на размера на някои от санкциите със степента на обществена опасност на съответните нарушения се предвижда намаляване на размера на тези санкции.

С проекта на закон се цели постигането на:

1. Намаляване на превозвачите, които не отговарят на условията за уседналост, т. нар. „пощенски кутии“.
2. Намаляване на административната тежест на лицата, осъществяващи таксиметрова дейност чрез създаването на единен публичен таксиметров регистър.
3. Създаване на условия за ограничаване на възможностите за извършване на нерегламентирани превози.
4. Подобряване на условията за извършване на обществен превоз на пътници по нерентабилни автобусни линии, изпълняващи предимно социални функции.
5. Повишаване на качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейности. Предотвратяване и преустановяване на административните нарушения или вредните последици от тях.

С проекта на закон не се въвеждат изисквания от правото на ЕС, поради което не е необходимо изготвянето на таблица за съответствие с правото на ЕС.

Лице за контакт: Валерия Низамова, Главен експерт в отдел "Превоз на пътници", Дирекция "Автомобилни превози", Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", Тел.: 02/930 88 06, E-mail: vnizamova@rta.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 18.12.2019](#)

[Оценка на въздействието и становище към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 28.06.2019](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 28.06.2019](#)

[Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 28.06.2019](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Володя Домашенко (29.07.2019 23:37)

Становище предотвратяващо бъдещи колизии!

Господа управляващи, създайте работна група включваща наши представители (на шофьорите) и С. Атанасов(представляващ "превозвачите") , която да преработи това лобистко недоносче представено за разглеждане. Не трябва заради интересите на няколко софийски" превозвачи" да разклащаме устоите на държавата!

Преди приемането на ЛОБИСТКАТА наредба 34 и прекрояването на ЗАП по нея, и ние (шофьорите), и вие(държавата) работихме спокойно и ВЗАИМОИЗТОДНО!....

Автор: Spas Atanasov (29.07.2019 22:59)

инж. Спас Атанасов

Уважаеми господин Домашенко.

Както казах в предишните си коментари, моите твърдения мога да ги подкрепя с документи, скрийншотовете, снимки и звукови файлове. Може те ли Вие да приведете , поне едно доказателство, за това че някъде съм твърдял , че с който и да е представлявам 90% от шофьорите, на таксиметрови автомобили?

И още един въпрос. Казахте , че от тридесет години сте шофьор, но от три години се ровите в проблемите на бранша. Къде бяхте 27 години? Подсказвам възможен отговор. Двадесет и седем години, докато Спас Атанасов и други като него, си оставяха личната работа, личния бизнес и семействата си (без никой да им плаща за това), за да ходят на срещи с управляващите и институциите,за решаване на постоянните проблеми в бранша, аз си бъцах адресчета и тихичко си клепах с ушички.

Какво постигнахте , за тези последни три години?

Цяла година обсъждахте и правихте предложения за промяна на Наредба 34, по заръка на Служебния Министър. Казах Ви , че служебен министър, не прави промени, но вие се вързахте, като шаранчета. Нещо влезе ли в Наредбата, от Вашите предложения? Изключваме това за изпита, което е обща заслуга. Но отлагането със шест месеца (подновяването на УВЛТА) е по моя идея. Само ще ви кажа , че по мои предложения и много близки до моите текстове, влязоха може би повече от една трета от промени в Наредба 34, за последните 2 години.

И не забравяйте, че това тук е сайт на правителството, а не фейсбук групите Ви, където основното Ви оръжие е да мятате едни меки неща.

Автор: Spas Atanasov (29.07.2019 22:59)

инж. Спас Атанасов

Уважаеми господин Домашенко.

Както казах в предишните си коментари, моите твърдения мога да ги подкрепя с документи, скрийншотовете, снимки и звукови файлове. Може те ли Вие да приведете , поне едно доказателство, за това че някъде съм твърдял , че с който и да е представлявам 90% от шофьорите, на таксиметрови автомобили?

И още един въпрос. Казахте , че от тридесет години сте шофьор, но от три години се ровите в проблемите на бранша. Къде бяхте 27 години?

Подсказвам възможен отговор. Двадесет и седем години, докато Спас Атанасов и други като него, си оставяха личната работа, личния бизнес и семействата си (без никой да им плаща за това), за да ходят на срещи с управляващите и институциите,за решаване на постоянните проблеми в бранша, аз си бъцах адресчета и тихичко си клепах с ушички.

Какво постигнахте , за тези последни три години?

Цяла година обсъждахте и правихте предложения за промяна на Наредба 34, по заръка на Служебния Министър. Казах Ви , че служебен министър, не прави промени, но вие се вързахте, като шаранчета. Нещо влезе ли в Наредбата, от Вашите предложения? Изключваме, това за изпита, което е обща заслуга. Но отлагането със шест месеца е само моя.

По мои предложения и много близки до моите текстове, влязоха може би повече от една трета от промените в Наредба 34, за последните 3 години.

И не забравяйте, че това тук е сайт на правителството, а не фейсбук групите Ви, където основното Ви оръжие е да мятате едни меки неща.

Автор: Kiril Kirilov (29.07.2019 22:52)

Напомняне

Уважаеми господа .

С цялото ми уважение ще си позволя да Ви напомня ,че имаме внесено становище подкрепено с подписи и печати на организации представляващи таксиметровите шофьори от страната с нашите предложения по проекта на Зид на ЗаП.

Становището е внесено съответно в Министерството на транспорта и Изпълнителната агенция и са с входящи номера съответно:

МТИТС-Рег.№ 31-03-36 от дата 26.06.2019.г

ИААА-Рег.№-28-00-00-20 от дата 27.06.2019.г

Ще си позволя да Ви цитирам и организациите представляващи таксиметровите шофьори от страната подписали и подпечатали желаните промени:

1. НАЦИОНАЛЕН ТАКСИМЕТРОВ СИНДИКАТ- СОФИЯ
- 2.СНЦ "БРАНШОВА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ И ШОФЬОРИ В БЪЛГАРИЯ"-БУРГАС
- 3.НЕЗАВИСИМ ТРАНСПОРТЕН СИНДИКАТ АВТО 94-ВАРНА
- 4.НЕЗАВИСИМ ТРАНСПОРТЕН СИНДИКАТ АВТО 94-КАЗАНЛЪК,СТАРА ЗАГОРА,КАРЛОВО
- 5.СДРУЖЕНИЕ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ -ЯМБОЛ
- 6.НАЦИОНАЛНА АСОЦИАЦИЯ ЗА ЗАЩИТА НА ПРЕВОЗВАЧИ И ТАКСИМЕТРОВИ ВОДАЧИ-ПЛОВДИВ
- 7.СДРУЖЕНИЕ ТАКСИМЕТРОВИ ВОДАЧИ -ПЛЕВЕН
- 8.ТАКСИМЕТРОВО СДРУЖЕНИЕ"БОЛЯРИ"ВЕЛИКО ТЪРНОВО

Бих искал да Ви обърна внимание,че основна част от нашите виждания по въпроса са Ви представени с "Единно становище на представители на таксиметровия бранш",депозирано в Министерството на транспорта и информационните технологии с рег.№-23-01-20 от 20.05.2019.г,към което са приложени декларации за подкрепа на браншови организации от страната.

????????? ?????????? ??, ?? ????????? ? ?????? ? ?????????? ?? ?????????? ??????????
????????? ? ?????????? ?? ?????????? ?????????? ?????????, ?? ?? ?? ??????????, ?? ?????????? ??
???????????? ??????? ?????? ?? ????????? ????????? ?????????????? ?????????, ? ?????? ????
???????????? ?????????? ?? ?????????????????? ?????????????? ?????????????? ?? ?????? ?? ?????????????????? ??
????????????? ??????? ?? ?????????? ? ??????? ??, ?????????? ?????????????????????? ?????????.

? ??????????-?.???????? - ?????????? ?? ?????????????? ?????????????? ??????????.

Автор: Дочко Дойчев (29.07.2019 22:25)

Заклучение

Вярвам, че екипа на МТИТС ще предложи проект на ЗИД на ЗАП защитаващ обществен интерес (държава, потребители, извършители на дейността - таксиметровите шофьори), а не частно корпоративния интерес на малка група хора, съществуваща благодарение на досегашната нормативна уредба и влияещи неблагоприятно върху развитието на таксиметровия превоз.

Автор: Володя Домашенко (29.07.2019 21:19)

Покана към "представляващите 90% от шофьорите на таксите"

Каним Кирил Ризов и Спас Атанасов да се срещнат с членовете на организациите, които представляват във всеки един град. Нека Варна бъде първият, след това Бургас, Ямбол, Велико Търново Русе, Сандански, Кюстендил, Пазарджик и Пловдив!

Господа управляващи, цитираният "един файтон хора" на срещата в Ямбол не са единствените желаещи промяна а представители на ОРГАНИЗАЦИИ на таксиметрови шофьори от ЦЯЛАТА СТРАНА!

Представители на ШОФЬОРИТЕ господа управляващи, не на измислените от вас и защитавани с пяна на уста от горепоканените П Р Е В О З В А Ч И!!!

Автор: Spas Atanasov (29.07.2019 15:46)

инж. Спас Атанасов ОТГОВОР ЗА ДОМАШЕНКО

На казаното от Ряпов. Четете, но не не разбирате написаното. Казал съм , че няма хора от големите фирми в Управителните съвети на БКТВП и Съюз такси. Това е основание , да се смята, че те не влияят на решенията , на тези организации.

За Домашенко. От три години търсите , кой да представлява водачите. Е не го намерихте и няма и да го намерите. Не може един човек или една организация , да представлява всички водачи. А това , кой да представлява определена част от водачите или превозвачите, си решават те самите. Аз имам голям списък (с подписи) с водачи и превозвачи, които са ми гласували доверие (на БКТВП), да ги представлявам и да говоря от тяхно име по медиите. Нямам претенции да представлявам всички.

Бях член , на групата във фейсбук (на която Вие сте администратор) и съм видял с очите си призивите Ви за събрание , за учредяване на организация и заключението , че са дошли двама трима. Има и звуков запис , как в последствие сте набрали пет шест "роби".

Тази схема с даване , на едни пари с които се плаща заплата, вървеше , до около 1999 г. После въведоха Минимални осигурителни прагове и схемата свърши. Към днешна дата, при трудов договор , водачът трябва да внася , целия оборот при работодателя, той осчетоводява оборота, плаща ДДС, върху него, плаща

осигуровки и заплата. Всичко друго е "пунта мара" и олигарха го знае много добре. Шумните медиини случаите в Пловдив , са показателни, за думите ми.

Автор: Володя Домашенко (29.07.2019 14:19)

Разобличение на ЛЪЖИ!

Публикувах мнението на Георги Ряпов, сега е ред на моето.

Писанията на НЕуважаемият д. Ф. н Ризов, ВСЕизвестен с психическата си Нестабилност няма да коментирам, тъй като в ИААА здравословното му състояние им е до болка познато! Ще ви обърна внимание на ЧАСТ от лъжите на Спас Атанасов!

Първо, те самите с К. Ризов СА ПРЕВОЗВАЧИ и нямат право да претендират, че представляват ВОДАЧИТЕ!

ВТОРО, аз никога, никаква организация не съм се "опитвал да регистрирам", в Пловдив СИ имаме организации които представляват ШОФЬОРИТЕ!

ТРЕТО, лъжа е, че "тъй като автомобилите не нощуват в гаража няма как да се организира дейността"!!! Инж. Атанасов, аз може и "да ровя в л@йната", които вие и вам подобните сте забъркали по поръчка от три години, но карам такси от ТРИЙСЕТ! В държавните таксите имаше организация на труда наречена АРЕНДА! При тази организация, автомобилите НЕ нощуваха в ДАПа, оборота оставаше за нас като внасяхме определена сума от която в следствие поручавахме ЗАПЛАТА!

Автор: Володя Домашенко (29.07.2019 13:55)

Мнение на Георги Ряпов!

ЕЕХ СПАСЕ СПАСЕ АКО НЕ ТЕ ПОЗНАВАХ ОТ ТОЛКОВА ВРЕМЕ И АКО НЕ ЗНАЕХ КАКВО СИ ПРАВИЛ МОЖЕШЕ И ДА ТИ ПОВЯРВАМ!! И СЕРИОЗНО ЛИ КАЗВАШ --НЯМАШ ВРЪЗКА С ГОЛЕМИТЕ ФИРМИ -- А СТИГА БЕ!! И В ПЛОВДИВ ИМАЛО ОЛИГАРХ НЯКАКЪВ --А В СОФИЯ КОЛКО СА ЩО НЕ КАЖЕШ?? ИЛИ ТИ НЕ СИ ЧУВАЛ??МАЛЕЕЕ ГОЛЯМ СМЯХ !!

Автор: д.т.н. инж. К. Ризов (29.07.2019 13:10)

д.т.н. инж. Кирил Ризов

На някои от бранша, които са почти извън бранша, като тези, които дори на официална страница като тази, не спират с простотиите си, ще кажа – БОГ ДА ИМ ПРОСТИ ! Иначе изказаните от мен мнения са мненията на не по-малко от 90% от работещите в бранша – никога не съм говорил от свое име или от името на няколко файтона хора – като споменатите "колеги".

С уважение към всички останали без споменатите: д.т.н. инж. К. Ризов

[illegible]

Автор: Красимир Цветков (29.07.2019 02:21)

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Такси-превозите (3)

?????????? ?? ?????????? ?????? ?? ?? ?????? ?? ?????? ?? ??????????, ?? ????? ?????????? ?? ??????, ?? ?????? ?? ???????????? ? ??24? ??
 ???????????.

[illegible][illegible]

????????? ?? ????????? ?? ?????????? ?? ????????????? ?????? ?? ?????????, ?????? ?? ??????????:

a) ?????????????? ?????????? ?? ??????????? ?????????????? ? ??????????? ? ???? ? ?? „????????????? ???????????????“, ??? ???????, ?? ????????? ?? ?????????????? ? ??????????????????? ???????????.

?) ? ? „?????????? ?????????????“ ?? ??? ???????? ?????????? ?????????? ?? ??????????????? ??????????, ????? ?? ??? ?? ??????????? ??
 ??????????????? ?? ????????????? ?????????.

[illegible]

Автор: Красимир Цветков (29.07.2019 02:16)

Този ЗИД не премахва сивия сектор в Такси-превозите (2)

???????????? ? ????????? ????????? ????????? ?? ? ??? ????????????? ?? ????????????? ?????, ??????? ?? ?????, ??????? ?? ????????????????? ?????????, ????? ?
 ????????????????? ?? ??????????? ?????-????-???? ?? ????????????? ? ??????????

?????????????? ?????? ?? ???????? ?????? ?? ??????????? ?? ??????????? ?? ??????????? ????, ??????????????? ???????????, ????? ?????? ?? ??????????
 ??????????????? ??????:

?? ? ?????? ??????? ????????????? ??????, ??????????? ??? ??????? ?? ?????? ????????????? ????? ????????????? ?? ??????? ?? ?????.

[illegible][illegible]

Автор: Красимир Цветков (29.07.2019 02:11)

??????? ???????,

[illegible]

С уважение - К.Кирилов.

Автор: Кирил Валентинов (28.07.2019 23:52)

Продължение по Лична позиция

Не е налице никаква необходимост лицата, извършващи тази дейност да бъдат регистрирани като превозвачи по смисъла на ЗАВП.

Данъчно задължено лице да бъде само и единствено търговецът, извършващ таксиметровия превоз на пътници, независимо дали извършва дейността чрез наети лица или като самонаето лице. Таксиметровият/ите апарат/и са регистриран/и и фискализиран/и на негово име, той дължи и внася всички данъци и осигуровки. Просто и ясно. Така ще бъде избегната порочната практика, която в момента е реалност – регистрираният превозвач е един, водачът, извършващ дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка – друг /данъкът е за негова сметка, но го плаща превозвачът/, а най-често данъкът се плаща от реалния водач, който може да има, но понякога дори няма никакъв договор с който и да е от първите двама.

Отпадане на данъчното задължение по ЗМДТ. Така, търговците ще бъдат данъчно задължени по ЗКПО или ЗДДФЛ. Има начин събирането на дължимите данъци да бъде обезпечено и не е необходимо предварително да се събира сума, която понякога може далеч да се разминава с реално дължимата. Сегашното положение е абдикация на държавата по отношение формиране на правилна и справедлива данъчна политика в този сектор.

Разрешението за таксиметров превоз да се издава на името на търговеца, за всеки автомобил по отделно, при наличие на предвидените в чл.24а ЗАП предпоставки.

Автор: Кирил Валентинов (28.07.2019 23:45)

Лична позиция

Уважаеми господа,

Предложеният от МТИТС проект на ЗИД на ЗАВП не визира никакви реални стъпки към изсветляване на таксиметровия сектор от автомобилните превози по отношение спазването на търговското, трудовото и данъчното законодателство, защитата на фиска от съществуващите лоши практики в бранша във връзка с укриването на доходи, осигурителни и данъчни задължения от участниците в

предложена. По точка 1-ва на предложения проект а именно" ?????????? ?? ?????????????, ????? ??
 ?????????? ?? ?????????? ?? ??????????, г. г.г. „????????? ?????? “?? ?? ?????????? “???” ?????”, ????? ?? ?????? ?? ?????? ??? ?????? ?? ?? ?? ?????? ??? ??
 ????????????????? ?????? ? ?????????? ?? ?? ????????????????? ?????????????, ? ?????????? ?? ?????? ?? ?? ?????? ?? ?? ?????????????????”.

Мотиви: По смисъла на предложението по §45, т.4 от настоящият ЗИД на Закона за автомобилните превози „Системно“ е нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя се налага наказание за същото по вид нарушение.“ Толерирането на нарушения не допринася за развитието на сектора. По същество предложението предоставя възможност за планиране на нарушенията.

3. Предложение по §9, т.4:

Предлагам да отпадне.

Мотиви: По смисъла на предложението по §45, т.4 от настоящият ЗИД на Закона за автомобилните превози „Системно“ е нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя се налага наказание за същото по вид нарушение.“ Толерирането на нарушения не допринася за развитието на сектора. По същество предложението предоставя възможност за планиране на нарушенията.

4. Предложение по §16, т.7:

Необходимо е да се предвиди възможност за работа в аварийен режим на устройствата.

Мотиви: Таксиметровите автомобили не са стационарни обекти и е необходимо да бъде допусната възможността при започване или завършване на курса автомобилите да са в зона без покритие на мобилна мрежа и в следствие на това да нямат техническа възможност за предаване на данни. Отделно от това сама по себе си електрическата система на автомобила е автономна и във всеки един момент, по време на превоза съществува риск от повреда и прекъсване на захранването.

5. Предложение по §24:

Предлагам да отпадне.

Мотиви: По смисъла на предложението по §45, т.4 от настоящият ЗИД на Закона за автомобилните превози „Системно“ е нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя се налага наказание за същото по вид нарушение.“ Толерирането на нарушения не допринася за развитието на сектора. По същество предложението предоставя възможност за планиране на нарушенията.

6. Предложение по §30:

Да се добави към чл. 90в, ал. 2 изречение второ със следния текст: „Браншовите сдружения по ал. 1 подават декларация в срок до 31 март за броя на техните членове и информация за дейността си през изтеклата година.

Мотиви: Към момента неправителствени (браншови) организации, чиито представители заявяват представителност, несъответстваща на действителния брой членове на техните организации, е възможно да въведат в заблуда държавната администрация и обществото по отношение потребностите на сектора, предизвикателствата пред които е поставен, както и необходимите мерки, които болшинството от заетите считат за необходими при определяне на политиките свързани с транспортната дейност.

В същото време липсва надеждна информация за много от браншовите организации- за тяхната дейност, визия, цели и ценности, завършени или започнати проекти, териториален и числен обхват, собствени или външно наети експерти, което от своя страна не предоставя възможност за определяне на техния капацитет.

Съществува изключително голяма необходимост от внасяне на яснота относно неправителствените (браншовите) организации и обхвата на икономическите и социалните субекти, чиито интереси те защитават.

Автор: Spas Atanasov (28.07.2019 21:54)

инж. Спас Атанасов

Въпреки че в България не е изградена традиция за прозрачност и отчетливост на неправителствените организации, все пак в последните години се наблюдава тенденция за повишаване на прозрачността и отчетливостта на тези организации. Това се дължи на няколко фактора: първо, на увеличаване на общественото налягане за прозрачност и отчетливост; второ, на увеличаване на конкуренцията сред неправителствените организации; трето, на увеличаване на финансовата прозрачност и отчетливост на тези организации.

Една от основните причини за това е увеличаване на общественото налягане за прозрачност и отчетливост. Това се дължи на факта, че в последните години все повече хора се интересуват от дейността на неправителствените организации и искат да знаят какво правят те и какви резултати постигат. Това налягане се оказва мощен стимул за неправителствените организации да станат по-прозрачни и отчетливи.

Друга причина за това е увеличаване на конкуренцията сред неправителствените организации. Това се дължи на факта, че в последните години все повече организации се занимават с подобни дейности и се борят за внимание и средства. Това налягане се оказва мощен стимул за неправителствените организации да станат по-прозрачни и отчетливи, за да могат да се позиционират по-добре на пазара.

Трета причина за това е увеличаване на финансовата прозрачност и отчетливост на неправителствените организации. Това се дължи на факта, че в последните години все повече неправителствени организации са започнали да публикуват финансови отчети, които дават информация за приходите, разходите и резултатите от дейността си.

Всичко това води до повишаване на прозрачността и отчетливостта на неправителствените организации в България. Това е положителна тенденция, която трябва да се подкрепя и развива.

Въпреки че в България не е изградена традиция за прозрачност и отчетливост на неправителствените организации, все пак в последните години се наблюдава тенденция за повишаване на прозрачността и отчетливостта на тези организации.

Автор: Spas Atanasov (28.07.2019 21:53)

инж. Спас Атанасов

Въпреки че в България не е изградена традиция за прозрачност и отчетливост на неправителствените организации, все пак в последните години се наблюдава тенденция за повишаване на прозрачността и отчетливостта на тези организации. Това се дължи на няколко фактора: първо, на увеличаване на общественото налягане за прозрачност и отчетливост; второ, на увеличаване на конкуренцията сред неправителствените организации; трето, на увеличаване на финансовата прозрачност и отчетливост на тези организации.

Една от основните причини за това е увеличаване на общественото налягане за прозрачност и отчетливост. Това се дължи на факта, че в последните години все повече хора се интересуват от дейността на неправителствените организации и искат да знаят какво правят те и какви резултати постигат. Това налягане се оказва мощен стимул за неправителствените организации да станат по-прозрачни и отчетливи.

Друга причина за това е увеличаване на конкуренцията сред неправителствените организации. Това се дължи на факта, че в последните години все повече организации се занимават с подобни дейности и се борят за внимание и средства. Това налягане се оказва мощен стимул за неправителствените организации да станат по-прозрачни и отчетливи, за да могат да се позиционират по-добре на пазара.

Трета причина за това е увеличаване на финансовата прозрачност и отчетливост на неправителствените организации. Това се дължи на факта, че в последните години все повече неправителствени организации са започнали да публикуват финансови отчети, които дават информация за приходите, разходите и резултатите от дейността си.

Всичко това води до повишаване на прозрачността и отчетливостта на неправителствените организации в България. Това е положителна тенденция, която трябва да се подкрепя и развива.

Въпреки че в България не е изградена традиция за прозрачност и отчетливост на неправителствените организации, все пак в последните години се наблюдава тенденция за повишаване на прозрачността и отчетливостта на тези организации. Това се дължи на няколко фактора: първо, на увеличаване на общественото налягане за прозрачност и отчетливост; второ, на увеличаване на конкуренцията сред неправителствените организации; трето, на увеличаване на финансовата прозрачност и отчетливост на тези организации.

Автор: Spas Atanasov (28.07.2019 21:51)

инж. Спас Атанасов

Въпреки че в България не е изградена традиция за прозрачност и отчетливост на неправителствените организации, все пак в последните години се наблюдава тенденция за повишаване на прозрачността и отчетливостта на тези организации.

Една от основните причини за това е увеличаване на общественото налягане за прозрачност и отчетливост. Това се дължи на факта, че в последните години все повече хора се интересуват от дейността на неправителствените организации и искат да знаят какво правят те и какви резултати постигат. Това налягане се оказва мощен стимул за неправителствените организации да станат по-прозрачни и отчетливи.

Друга причина за това е увеличаване на конкуренцията сред неправителствените организации. Това се дължи на факта, че в последните години все повече организации се занимават с подобни дейности и се борят за внимание и средства. Това налягане се оказва мощен стимул за неправителствените организации да станат по-прозрачни и отчетливи, за да могат да се позиционират по-добре на пазара.

Трета причина за това е увеличаване на финансовата прозрачност и отчетливост на неправителствените организации. Това се дължи на факта, че в последните години все повече неправителствени организации са започнали да публикуват финансови отчети, които дават информация за приходите, разходите и резултатите от дейността си.

Автор: Симеон Василев (26.07.2019 15:59)

До кога?

До кога ще преоткриваме топлата вода и ще прекрояваме закони и разпоредби в интерес на шепата хора и фирми, винаги в ущърб на тези които извършват дадена дейност? Толкова ли е трудно да погледнем каква е практиката в напредналите европейски държави, необременени от тоталитаризъм и такива нива на корупция? Тук искам да попитам уважаваният от мен и.д, д.т. ,клмнс., и т.н. другаря Ризов. Другарю Ризов, кой се нарича зърнопроизводител, този който отглежда и събира зърното, или този който дава на аренда или лизинг комбайни?

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:47)

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП

§ 18. Член 246 се отменя

Предложение за промени в чл. 106а:

Наказанията свързани с „без включен таксиметров апарат в режим на регистриране на превоза“ да бъдат парична санкция 200 лв.

Мотиви: Обикновено шофьорите са подложени на голям стрес при качването на клиентите, тъй като няма изградена добра инфраструктура и при спирането за качване на клиент се създава неудобство за останалите участници в движението и вниманието е насочено преди всичко върху безопасността. Случва понякога да не забележим, че при натискане на бутона апарата не се е включил. Това нарушение не е направено с умисъл и затова настояваме за минимална санкция. Лишаването на шофьорите от правото да упражняват професията си, в която са инвестирали средства ще ги доведе до фалит.

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:37)

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП

§ 17. В чл. 24а се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Издадените разрешения се вписват в регистъра по чл. 12, ал. 2.“;

2. В ал. 8 се създава т. 5:

„5. Когато водачът извършващ дейността от името на регистриран превозвач, престане да отговаря на изискванията на чл. 24, ал. 3, т. 1-6.“

Предложение да отпадне целият член 24а.

Мотиви: допълнителните административни процедури извън регистрацията на търговеца и на водача са излишна административна тежест. Контролът на таксиметровия пазар от страна на общинския съвет, в т.ч. броя автомобили и тяхното разпределение между превозвачи е потенциален източник на корупция и пречи на конкуренцията. Относно определянето на минимални и максимални цени за км. пробег от общинските съвети е в разрез с решение # 251/18.03.2015 г. на КЗК. Общинските съвети нямат нужната компетентност за определяне на цените без да има създадена формула от компетентен орган.

Чрез регистъра по чл. 12, ал. 2 се събира информация в коя община оперират таксиметровите автомобили. Допуска се един автомобил да оперира в повече от една община, което е приложимо за общини, където няма регистрирани водачи или клиента пътува към общината в която търговеца е регистриран. В момента населението от общини, които нямат регистрирани автомобили са дискриминирани да не могат да се възползват от услугата при нужда или водача е принуден да извърши нерегламентиран превоз. Има случаи, когато клиенти от една община отиват в друга и след това желаят да се върнат със същия автомобил или друг от тяхното населено място. Трябва да се даде право на избор на клиента.

Автор: Кирил Валентинов (24.07.2019 03:35)

Мнение.

Пълна глупост е написаното от Ризов.

Хаосът създаден до момента е благодарение на въвеждането в заблуда на институциите преди време ,че с въвеждането на сегашната терминология" ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ОТ ЧУЖДО ИМЕ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА " държавата непременно ще подреди бранша и ще изсветли бизнеса. Да ама не ,в момента хаосът е пълен благодарение точно на господина,с чиято помощ и съдействие се блокира "Орлов мост",излъгаха таксиметровите шофьори и извиха ръцете на институциите,които готвеха по това време закона"Михов-Вълков"и за една нощ го премахнаха и наложиха сегашната формулировка ,която създава истинския хаос да не се знае КОЙ КАКЪВ Е В ТАКСИМЕТРОВИЯТ БИЗНЕС.

Задължително трябва да се промени формулировката и тя да изглежда по следният начин:

Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва от физически или юридически лица регистрирани ,като търговци чрез наети или самонаети регистрирани водачи.Само по този начин би се изсветлил бизнеса и да стане напълно ясно кой каква роля изпълнява,кой плаща и кой се крие зад кухите фирми ,това напълно ще ги премахне и държавата да получава своето от таксиметровите шофьори.

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:34)

Мотиви към предложените промени в чл . 24

Мотиви: носенето на удостоверение е излишно, при положение, че контролиращите органи имат електронен достъп в реално време до регистъра. Поради тази причина изискването за удостоверение се заменя с наличие на вписване в регистъра. Премахването на срока за подаване на заявление при подновяването на УВЛТА ще облекчат водачите при подновяването срока на УВЛТА.

Централизираните обучения не са добър механизъм за информираност на шофьорите (което е видно на практика), но създават административна тежест. Обученията и изпитите се заменят с деклариране (възможно по електронен път) от страна на водача, че се е запознал с обучителните материали. Тези материали могат да бъдат текстови или видео-уроци.

Чрез въвеждане на електронни услуги, водачите ще могат отдалечено и лесно да заявяват вписване в регистъра.

Въвежда се възможност за използване на алтернативни технологии на таксиметровия апарат с фискална памет, като например GPS устройства. С наредба ще бъдат определени условията за интегриране на отчетеното от тези устройства разстояние и съответна цена с данъчната администрация.

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:31)

Предложение за промени в ЗИД на ЗАП

Предложение за изменение и допълнение в чл. 24:

1. в ал. 1 след думите „електронен таксиметров апарат с фискална памет“ се добавят думите „или по други начини, позволяващи точно измерване на разстояние и отчитане пред данъчната администрация“, като думите „след издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници“ се заменят с думите „след вписване в регистрите по чл. 12, ал. 2 и по ал. 3, т.5“.

2. в ал. 3, т.5 изменя така: „Вписан е в регистър на водачи, извършващи

таксиметров превоз, воден от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“

3. ал. 4 се изменя така: „Ръководителят на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ вписва лицата, отговарящи на изискванията по ал. 3, т. 1-4 и е декларирало, че се е запознало с обучителна информация, определена с наредбата по чл. 12а, ал. 5. Вписването се подновява на всеки 5 години по заявление на водача.

4. ал. 5 се отменя.

5. ал. 6 се изменя така: „Редът за вписването и подновяването на вписването в регистъра на водачите, извършващи таксиметров превоз, и за доказване на съответствието с изискванията по ал. 3, т. 1-4 се определя с наредбата по чл. 12а, ал. 5., като обстоятелствата, необходими за доказване на изискванията, се събират по служебен път.“ 6. в ал. 17 думите „отнема със заповед удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил“ се заменят с думите „заличава вписването на водач, извършващ таксиметрови превоз“

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:28)

Продължение на чл. 24

4. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Удостоверението се издава за срок 5 години. Ново удостоверение с нов срок на валидност 5 години се издава без полагане на изпит, ако лицето отговаря на изискванията по ал. 3, т. 1 – 6 и е подало заявление за преиздаване не по-късно от 6 месеца след изтичането на валидността на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил.“

5. В ал. 6 думите „ал. 3, т. 1 – 4“ се заменят с „ал. 3, т. 1 – 7“.

6. В ал. 7 думите „ал. 3, т. 1 – 4“ се заменят с „ал. 3, т. 1 – 6“.

7. Създава се нова ал. 9:

„(9) След извършване на превоза, водачът на лек таксиметров автомобил издава фискална касова бележка, по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства (обн., ДВ, бр. 106 от 2006 г.), която трябва да съдържа информацията, определена с наредбата по чл. 12а, ал. 5.“

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:22)

Продължение към чл. 24

3. АLINEЯ 3 се изменя така:„

(3) Ръководителят на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ издава удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил на лице, което:

1. притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство от категория В, издадено в Република България;
2. не е осъждано за тежко умишлено престъпление или за престъпления от общ характер по реда на глава втора „Престъпления против личността“, по реда на глава пета „Престъпления против собствеността“ или по реда на глава единадесета, раздел II „Престъпления против транспорта и съобщенията“ от Наказателния кодекс.;
3. не е лишено от право да управлява моторни превозни средства по съдебен или административен ред или свидетелството му за управление да не е временно отнето с приложена принудителна административна мярка по реда на чл. 171, т. 1 или 4 от Закона за движението по пътищата или чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс;
4. няма наложени административни наказания за управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда през последната година;
5. притежава валидно удостоверение за психологическа годност по смисъла на наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата;
6. не му е отнето удостоверение на водач на лек таксиметров автомобил по реда на чл. 106а, ал. 1, т. 7 през последната година;
7. успешно е положило изпит по теми, определени с наредбата по чл. 12а, ал. 5.“

Автор: Таки 2005 ООД Петков (24.07.2019 03:21)

Лична позиция.

И докато самозванци като др.Ризов,обясняват как това е най-доброто,бих дал за пример Европейската общност,където за превоз на пътници до 6 места+мястото на водача,понятието превозвач е безмислено,непознато и ненужно!

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 03:12)

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП

§ 16. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

„(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от лицата по чл. 12, ал. 1, с леки автомобили до седем места, включително мястото на водача, вписани в регистъра по чл. 12, ал. 2, които са оборудвани с електронен таксиметров апарат с оценено съответствие по реда на Закона за техническите изисквания към продуктите и след издаване на разрешение за таксиметров превоз на пътници.“

2. В ал. 2 след думите „само с автомобили,“ се добавя „които отговарят на изискванията на наредбата по чл. 12а, ал. 5, за тях има издадено валидно удостоверение за техническата изправност със заключение, че превозното средство се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване“;

Автор: Таки 2005 ООД Петков (24.07.2019 03:00)

Лична позиция.

????????? ???????? ?????????,?????? ? ?????? ?????????? ?????????? ?? ???? ?????!?? ?? ??????
???????? ???????? ? ??????????????? ?????????,?????? ????????? ?????????????? ??????? ??? ????????
????? ?? ?????????? ?????????,?????????? ????????? ?? ?? ???? ???????,?????? ???????????????
??????"?????",?? ?????????? ?? ??????? ???????????,?????? ??? ?? ??? ???????....?? ?????? ???..!????
? ?????????????? ?? ?????????????,????? ? ?????????????,?????? ? ??? ?? ??????,?-?? ? ? ???????
????????????? ??????????!!!????? ? ??????? ?? ?????????? ?? ??????????????,?????????? ?? ?????? ?
?????????,????? ?????????? ??????? ?? ?? ?? ??????,? ?????????? ?????????? ?????????????,??????????
?? ?????????????,? ?????????? ?? ?????????? ??????????????.!?? ??????? ?? ???????,? ??????? ?????
????????????? ?????? ?????????? ??????? ????? ?? ?????????? ??,????????? ??????????????????
????????????????????? ?????????? ?????? ????? ?????????? ?????????????!!!????? ?? ?? ?? ???????
????????????,????????? ? ??????????????!!!????? ?????????? ?????? ?? ??????? ? ?? ?????? ?? ??????
?????????,????? ? ??????????????????? ?? ??????????????, ?? ?????????? ?????????? ?????????,?? ???
?????????????????? ?????????? ? ??????????? ??????????,????????? ?? ??????????? ??????????,? ?????????
????????? ? ??????????? ?????????????,??? ??????????? ??????? ?? ?????? ?????????????? ? ??,?? ???????
????????? ?????????? ???????...?????????:?????? ?? ??????????? ??????? ?? ?????? ?? ??????????????
????????????,? ?????????????????? ?? ?????? ??????? ?? ??????????? ??????????!!!????????? ? ???????????
??????????????.

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 02:44)

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП

Предложение за създаване на нови алинеи на чл. 12а

Създава се нова ал. 6: „(6) Заявления за вписване и за промяна на обстоятелства в регистъра, могат да се подават по автоматизирано и по електронен път по реда на Закона за електронното управление“.

Създава се нова ал. 7: „(7) Обстоятелства за регистрираните автомобили, определени с наредбата по ал. 5, се извличат автоматично на база на регистрационния номер от националния регистър на пътните превозни средства по реда на Закона за електронното управление“.

Създава се нова ал. 8: „(8) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ извършва автоматизирани проверки за платен данък за таксиметров превоз на пътници и заличава вписаните в регистъра моторни превозни средства, за които данъкът не е платен за съответната година“.

Мотиви: регистърът трябва да съдържа актуална информация за автомобилите, с които се извършват таксиметров превоз. Тя трябва да може да бъде променяна по електронен път.

Достатъчно е вписването единствено на регистрационния номер на автомобилите – останалите данни следва да бъдат извлечени (при нужда) от националния регистър на превозните средства в МВР, следвайки принципа на еднократното събиране на данни, заложен в Закона за електронното управление.

Автор: Дочко Дойчев (24.07.2019 02:36)

Предложение за промени на ЗИД на ЗАП

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В ПРОЕКТА НА ЗИД НА ЗАП,

КАСАЕЩИ ТАКСИМЕТРОВИЯ ПРЕВОЗ

§ 9. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „търговци, притежаващи удостоверения за регистрация“ се заменят с „търговец, притежаващ удостоверение за регистрация и отговарящ на

изискванията на чл. 7, ал. 2, т. 5, наричан по-нататък регистриран превозвач“

Предложение за редакция на чл. 12, ал. 1:

Текста „или от водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. Правоотношенията между превозвача и водача се уреждат с писмен договор“ да отпадне. Тези текстове да отпаднат по подразбиране и от текстовете на останалите членове и алинеи, където се съдържат.

Ако все пак наделее мнението да остане превозвача, предлагаме думата „писмен“ да се замени с „трудоу“.

Мотиви: да е ясно кой точно носи отговорност и да се избегне прикриването на неплащането на данъци и осигуровки. Превозвачите в много случай са точно организатори на така наречените „кухи фирми“ , зад които се крият шофьорите неплащайки осигуровки и плащайки безотчетни пари на тези превозвачи за „услугата“. Искаме всички участници на пазара да сме поставени при равни условия. Този проблем няма да бъде преодолян ако шофьора не застане с името си. Клиентите в момента също не могат да се ориентират кой носи отговорност – шофьор, превозвач, централа. Законите се правят за да отговорят на съвременните изисквания на обществото, технологиите се развиват непрестанно и са на път да изземат нашата дейност поради прекалената регулация, вместо да си партнираме и развиваме.

Обръщаме внимание, че на практика тези текстове позволяват заобикалянето на чл. 24а, ал.(6) (Нова – ДВ, бр. 32 от 2016 г., в сила от 01.04.2016 г.) Разрешението е поименно и не подлежи на преотстъпване.

Максимално въвеждане на закона за електронно управление с цел облекчаване на административната тежест.

Максимално избягване на рестрикциите. Рестрикциите водят до появата на нелегална конкуренция тип Максим, Убер и др. подобни.

Няма как да запазим ниска цена на превоза с повишаване на нашите разходи. Ние

сме микро бизнес с малки доходи. Клиентите ни също не са с големи финансови възможности.

Предложение за премахване на ал. 2 от чл. 12а.

Мотиви:премахва се ограничението за възраст на автомобила при първа регистрация – важното изискване е автомобилите да не са над определена възраст.

Премахването на това ограничение ще повиши конкуренцията и ще намали финансовата тежест на търговците. Автопарка ще се променя по-динамично. Няма логика колите да могат да се използват до 15 години от първа регистрация, а да не могат да се регистрират след 8 година. Има си критерии за техническа изправност на МПС.

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:20)

д.т.н. инж. К. Ризов

ПРИЕМАМЕ чл. 24, ал. 1 както сте го написали:

ТАКСИМЕТРОВИТЕ ПРЕВОЗИ НА ПЪТНИЦИ СЕ ИЗВЪРШВАТ ОТ ЛИЦАТА ПО ЧЛ. 12, АЛ. 1, С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ ДО СЕДЕМ МЕСТА, ВКЛЮЧИТЕЛНО МЯСТОТО НА ВОДАЧА, ВПИСАНИ В РЕГИСТЪРА ПО ЧЛ. 12, АЛ. 2, КОИТО СА ОБОРУДВАНИ С ЕЛЕКТРОНЕН ТАКСИМЕТРОВ АПАРАТ С ОЦЕНЕНО СЪОТВЕТСТВИЕ ПО РЕДА НА ЗАКОНА ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОДУКТИТЕ И СЛЕД ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ.

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

надхвърлящ 50 000 лв. в 12 последователни месеци. Предлаганият апарат ще е с поне 500 лв. по-скъп, въпреки уверенията за някакви 100 лв. по-скъп. Защитената връзка винаги може да излезе от строя , защото предлаганото по-скъпо устройство ще се сваля при всяко напускане на таксиметровия автомобил, за да не бъде откраднато. Поради движението на автомобила и установяването му на различни места в града, връзката с НАП може да се компрометира и да създаде допълнителни проблеми в системата „апарат – фискален принтер“. Шофьорът пуска апарата след качването на клиента, приключва курса и му издава фискален бон, който до 7 минути трябва да се потвърди от НАП – това не се случва, защото междувременно шофьорът е напуснал обхвата на GSM клетката, откъдето е изпратен бона в НАП – при напускане на една клетка и при влизането в нова клетка от обхвата на GSM – сигналът е слаб – тези 7 минути минават – потвърждение от НАП няма – таксиметровият апарат блокира – шофьорът не може да качи новия клиент, защото трябва да влезе във връзка с оторизирания сервиз за поддръжка на апарата и да изпълни сложна и продължителна процедура по привеждането на апарата от БЪГВАНЕ в ИЗХОДНО СЪСТОЯНИЕ – е КОЙ КЛИЕНТ ЩЕ ИЗДЪРЖИ и КОЙ ШОФЬОР ЩЕ ИЗДЪРЖИ – явно жълтите коли перманентно ще трябва да блокират всички градове, входни и изходни магистрали, гари, аерогари, гранични пунктове ... та до Народното събрание – винаги, когато нещата стигнат до Министерския съвет или до Народното събрание – те рано или късно се оправят – защо и сега да бъде така...

В ТОЗИ РЕД НА МИСЛИ НИЕ НЕ СМЕ СЪГЛАСНИ СЪС СЪЗДАВАНЕТО НА НОВАТА АЛ. 9 В ЧЛ. 24 – КАТЕГОРИЧНО НАСТОЯВАМЕ ДА ОТПАДНЕ И ДА ОСТАНЕ ДОСЕГАШНИЯТ РЕД В ТОВА ОТНОШЕНИЕ.

Искрено се надяваме, че ще се съобразите с мнението на БОЛШИНСТВОТО ОТ БРАНША ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ.

С уважение,

д.т.н. инж. К. Ризов

Председател на СНЦ „СЪЮЗ ТАКСИ“

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:20)

д.т.н. инж. К. Ризов

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

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

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

...

ПРИЕМАМЕ чл. 12, ал. 1 както сте го написали:

ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ МОЖЕ ДА СЕ ИЗВЪРШВА ОТ ТЪРГОВЕЦ, ПРИТЕЖАВАЩ УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА РЕГИСТРАЦИЯ И ОТГОВАРЯЩ НА ИЗИСКВАНИЯТА НА ЧЛ. 7, АЛ. 2, Т. 5, НАРИЧАН ПО-НАТАТЪК РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ ИЛИ ОТ ВОДАЧИ, ИЗВЪРШВАЩИ ДЕЙНОСТТА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ, НО ЗА СВОЯ СМЕТКА. ПРАВООТНОШЕНИЯТА МЕЖДУ ПРЕВОЗВАЧА И ВОДАЧА СЕ УРЕЖДАТ С ПИСМЕН ДОГОВОР.

За да се случат нещата моля да имате предвид следното: без да пипаме горните изречения, следва да добавим нови, от които да стане ясно, че имаме тристепенна организация при такситата: ПРЕВОЗВАЧ, ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ ИЛИ ДАНЪЧНО ЗАДЪЛЖЕНОТО ЛИЦЕ НА АВТОМОБИЛА (КОГАТО ТОВА НЕ Е ПРЕВОЗВАЧА) И ШОФЬОРИТЕ НА ТРУДОВ ДОГОВОР КЪМ ПРЕВОЗВАЧА ИЛИ КЪМ ВОДАЧА ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ. РАБОТОДАТЕЛЯТ Е ИЛИ ПРЕВОЗВАЧА ИЛИ ВОДАЧА ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ (КАКВО ДА Е ФИЗИЧЕСКО ИЛИ ЮРИДИЧЕСКО ЛИЦЕ, КОЕТО Е РЕГИСТРИРАНО В АГЕНЦИЯТА ПО ВПИСВАНИЯТА), А РАБОТНИКЪТ Е ШОФЬОРА/ШОФЬОРИТЕ.

Това е реалната действителност в такситата – останалото не е истина.

...

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:19)

д.т.н. инж. К. Ризов

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

ПРЕВОЗВАЧИТЕ: НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ никога не са ги обичали и винаги са искали да ги няма – били КОЖОДЕРИ и т.н. и прочие – само защото благодарение на тях браншът и до днес функционира правилно – ако ги нямаше – ЩЕШЕ ДА ТЪРЖЕСТВУВА ХАОСЪТ В БРАНША ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА АВТОМОБИЛИ ОТ ПРЕДИ 2000 г...Но що за животно е ПРЕВОЗВАЧЪТ – той е обикновен търговец, който срещу заплащане, описано в т.н. ФРАНЧАЙЗ ДОГОВОР наема таксиметрови автомобили и едно от двете лица: таксиметровия шофьор на трудов договор (само, ако последният ежедневно предава оборота от таксиметровия апарат на превозвача, явяващ се негов работодател) или както е в повечето случаи на практика сключва договор с данъчно задълженото лице на таксиметровия

автомобил, за да внася от негово име и за негова сметка АЛТЕРНАТИВНИЯ данък, докато задълженията по счетоводството, по назначаването на трудов договор на таксиметровия/те шофьор/и, както и произтичащите от това задължения, са за сметка на това лице, което в Закона за автомобилните превози се нарича ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ... Сами разбирате, че ПРЕВОЗВАЧИТЕ нямат интерес и обикновено не са данъчно задължени лица на таксиметровите автомобили – като такива, бе да са такива ги представят НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ...– данъчно задължените лица на таксиметровите автомобили са ВОДАЧИТЕ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ...– но НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ тях не ги признават – в главите на НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ не трябва да има ПРЕВОЗВАЧ и не трябва да има ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ – а трябва да има само ШОФЬОР, който да получава РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ С НЯКАКЪВ АВТОМОБИЛ (дори не жълт на цвят, за да си вози като МАКСИМОВЕЦ) и толкоз – да води (разбирай да не води счетоводство), да плаща (разбирай да не плаща никакви данъци, не само да не плаща АЛТЕРНАТИВНИЯ данък), да плаща (разбирай да не плаща никакви осигуровки) и т.н. – явява се пред държавата И ИСКА ВСИЧКО БЕЗ ДА ПЛАЩА НИЩО... Самият ПРЕВОЗВАЧ на практика съществува, защото на ШОФЬОРИТЕ им трябва КЛИЕНТИ, а тях ги доставя ПРЕВОЗВАЧА през ДИСПЕЧЕРСКИ ПУНКТ или МОБИЛНО ПРИЛОЖЕНИЕ или КОЛ-ЦЕНТЪР – създава търговската марка на таксиметровите автомобили от неговата лицензия (главно с еднакви СТИКЕРИ), изгражда и следи за правилното функциониране на т.н. ВЪТРЕШНА КОНТРОЛНА МРЕЖА (БРИГАДИРИ или ИНСПЕКТОРИ), отделно от ВЪНШНАТА КОНТРОЛНА МРЕЖА („ПЪТНА ПОЛИЦИЯ И КАТ“ и ИА“АА“), по ЗМДТ той внася АЛТЕРНАТИВНИЯ данък, а не ВОДАЧИТЕ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАНИЯ ПРЕВОЗВАЧ и т.н. и прочие, като цената за този труд се нарича ФРАНЧАЙЗОВА ВНОСКА. Никой не пречи на ПРЕВОЗВАЧА да работи едновременно и като друг тип търговец – отдаване на автомобили на лизинг или на аренда и т.н. и прочие... С други думи ПРЕВОЗВАЧЪТ е ОРГАНИЗАТОРЪТ на дейността ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, но може да бъде един или друг ТЪРГОВЕЦ едновременно...

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:18)

д.т.н. инж. К. Ризов

ВТОРО – написахме и публикувахме поредицата от материали, изобличаващи намеренията на НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ в бранша – представляващи малцинството от превозвачите и водачите в него – от които днес Ви напомняме техните реални намерения за данъците, осигуровките, превозвачите, водачите за собствена сметка и таксиметровите апарати:

ЗА ДАНЪЦИТЕ: НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ никога не са искали и на практика никога не са ги плащали – т.е. по ЗДДФЛ или ЗКПО или ПАТЕНТНИЯ ДАНЪК в държавата и общините не са влизали повече от 20 000 лв. годишно, а сега през АЛТЕРНАТИВНИЯ ДАНЪК влизат 15 000 000 лв. – от всичките таксиметрови автомобили в държавата, които след 2000 г. (годината на въвеждането на Закона за автомобилните превози) не надхвърлят 25 000 в цялата държава – НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ плачат за ФИСКА, но разбират както винаги ОБРАТНОТО – да не се пълни (както беше до 2016 г., а не както е след 2016 г. – да се пълни от АЛТЕРНАТИВНИЯ ДАНЪК) – за тази цел те са най-големият противник на АЛТЕРНАТИВНИЯ ДАНЪК – искат премахването му на всяка цена, за което ронят крокодилските си сълзи... – знаете, че когато първо ПЛАЩАШ, а после КАРАШ – всичко е справедливо – а когато по някаква причина (законосъобразна) не можеш повече да караш ФИСКЪТ ти връща частта от надвнесения данък – ЗА ДА КАРАШ първо си ПЛАЩАШ, а КОГАТО НЕ КАРАШ, НЕ ПЛАЩАШ или ти връщат ПЛАТЕНОТО – за НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ това било несправедливо ... И винаги е несправедливо след 2000 г. – пълненето на ФИСКА по ЗДДС – ами като през всеки един таксиметров автомобил през 24 от общо 30 разходни позиции без АЛТЕРНАТИВНИЯ данък, осигуровките (ЗДРАВНИ, ПЕНСИОННИ), застраховките (ГРАЖДАНСКА, ЗЛОПОЛУКА, КАСКО) и ВИНЕТКИТЕ, които са освободени от ЗДДС, то през останалите 24 разходни позиции данъчно задълженото лице на отделния таксиметров автомобил е най-големият ПЪЛНАЧ по ЗДДС като КРАЕН ПОТРЕБИТЕЛ – всичко написано дотук няма никакво значение за НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ – нали те ронят крокодилските си сълзи за обратното – защото ФИСКЪТ се пълни, а не защото НЕ СЕ ПЪЛНИ, което те искат на практика...една част от НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ и сега карат автомобили от тип ТАКСИМЕТРОВИ, без платен АЛТЕРНАТИВЕН ДАНЪК или карат автомобили от тип МАКСИМОВКИ..., а друга част от НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ карат по гореописания начин и ронят крокодилски сълзи, които хващат ДЕКИШ главно пред медиите – ДА ИЗКАРАМЕ БРАНША ОТ СИВИЯ СЕКТОР – в този сектор са само НАШИТЕ ПРОТИВНИЦИ...

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:17)

д.т.н. инж. К. Ризов

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

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:16)

д.т.н. инж. К. Ризов

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

Автор: Spas Atanasov (23.07.2019 15:13)

д.т.н. инж. К. Ризов

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

От името на големите организации в бранша ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, а именно СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯТ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ, БРАНШОВАТА КАМАРА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ И АСОЦИАЦИЯТА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ СИНДИКАТИ В БЪЛГАРИЯ, представляващи огромното болшинство от превозвачите и водачите в този бранш, само в последните месеци Ви написахме и публикувахме много материали, обединени в ТРИ ГОЛЕМИ НАПРАВЛЕНИЯ:

ПЪРВО – написахме поредицата от НЕДЕЛНИ УЧИЛИЩА – за това как функционира бранша – от които днес Ви напомняме с тяхната РЕТРОСПЕКЦИЯ:

Всеки може да е СОБСТВЕНИК на един или повече автомобили, които да могат да се използват като ТАКСИМЕТРОВИ АВТОМОБИЛИ – отношенията на собственост са си едни и същи, независимо от предназначението на автомобилите. Самите автомобили могат да се използват като собствени, като отдадени на лизинг, като отдадени на аренда и т.н. – отношенията на собственост са тип търговски отношения, които нямат общо с търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – независимо от това, тази наша дейност се влияе от споменатите търговски отношения на собственост.

Всеки може да е ПРЕВОЗВАЧ, но от различен калибър – от превозвач на себе си, през малък превозвач (до десет автомобила), през среден превозвач (от десет до сто автомобила), през голям превозвач (над сто, но под хиляда автомобила), та до супер голям превозвач (над хиляда автомобила). Независимо от калибъра си, всеки превозвач организира дейността на своите автомобили – организира ЦДП/мобилно приложение/кол-център, диспечери, бригадири/инспектори, стикери, сервизи и т.н. – в помощ на търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – тази му дейност е позната в целия свят като ФРАНЧАЙЗОВА ДЕЙНОСТ – и тя си има своята цена – отношенията на ФРАНЧАЙЗИНГ са тип търговски отношения, които нямат общо с търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ – независимо от това тази наша дейност се влияе от споменатите търговски отношения на франчайзинг.

Всеки може да е ВОДАЧ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА ОТ ИМЕТО НА РЕГИСТРИРАН ПРЕВОЗВАЧ, но не като шофьор (с трите имена и ЕГН), а като физическо лице – едноличен търговец или търговец с трите имена, ЕГН и ЕИК – като такъв е длъжен да води счетоводството на таксиметровия автомобил, да се самоосигурява, да назначава на трудов договор при необходимост друг/и шофьор/и, когото/които да осигурява, а в края на годината да доосигурява себе си. Това са извършителите на търговската дейност ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ.

Автор: Володя Домашенко (19.07.2019 13:26)

Мнение

Съгласен съм с колегата М. Г.

Преди приемането на ЛОБИСТКАТА наредба 34 и последвалото БЕЗПРЕЦЕДЕНТНО прекрояване по нея на ЗАП всички бяха доволни - държавата си получаваше своето (патента) , ние шофьорите си работехме спокойно без тези измислени "превозвачи" и карахме европейски коли от среден и висок клас, клиентите се возеха на чисти и хубави коли, таксиметров шофьор беше доходна и УВАЖАВАНА професия. Дори тогавашните мутри не се закачаха с нас, но "белите якички " усетиха големия финансов потенциал в този бизнес и се започна !

Първа точка в плана им беше да намерят няколко лица с нисък морал ,на които да направят НПОта и уж от името на таксиметровите шофьори да се съгласяват с всяко едно нововъведение . Продажници намериха бързо в лицето на инженер. С. Атанасуф, инж. К. Ризуф и още няколко безсъвестни подобни им! Всъщност инж. К. Ризуф може би има съвет която го мъчи защото напоследък все по често се забелязват ескалиращи ментални проблеми! След евтино изпълнената първа точка от плана се продължи по същество , познавайки синдрома на сварената жаба, "белите якички" започнаха от далече -въведоха ЗАДЪЛЖИТЕЛЕН жълт цвят за такситата! Жабите (таксиметровите шофьори) взеха да се размърдват в тенджерата (бранша) ,но гореспоменатите "синдикалисти" ни успокоиха (УСПАХА),че ще влизаме в ЕС ,там било така ,трябвало да сме подготвени от сега и т.н. ЛЪЖА И ИЗМАМА! !! В почти нито една държава от ЕС няма такова изискване на национално ниво! !!

Белите якички видяха,че номерът минава и ново назначените "синдикалисти" си вършат съвестно (и евтино) работата и продължиха с втора точка - жълтите коли трябваше да оборудваме с нови и СКЪПИ таксиметрови апарати с фискална памет! Ние бяхме на патент, който плащахме независимо от оборота!!!!...

Следващата РЕШИТЕЛНА стъпка беше въвеждането на ограничение относно годините на такситата 10години максимална възраст на колите! Такъв лобистки

закон защитаващ интересите на вносителите на автомобили и лизинговите компании преподаващи ни ги на двойни цени няма не само в Европа , но и в целия свят сигурно!

Превозвачите! Кожите от гърба на таксиметровите шофьори взеха да отъняват и белите якички решиха да прибират парите на държавата ... Патента изчезна, появиха се превозвачите, много от тях без нито една собствена кола, без и един шофьор на трудов договор,но ПРЕВОЗВАЧИ!!! Парите които плащаме на държавата за патента започнаха да пълнят техните джобове! Има и друга не маловажна причина за яростното отстояване на "институцията" превозвач, поради всички изброени по-горе ЛОБИСТКИ ограничения спрямо нас много от кадърните и знаещи колеги се отказаха от този занаят! Новите,жълти коли,оборудвани с таксиметрови апарати с фискална памет и вписани в списъка на някой измислен превозвач НЯМА КОЙ ДА ГИ КАРА! Превозвача е този който осигурява "свежа кръв " на лизингодателите, много от хората в жълти коли не могат и родното село да намерят без джипиеса и не могат автобиографията да си напишат сами, но пък превозвача им осигурява всички необходими, според лобисткия закон, документи за да карат такси в големия град! !!

Сега искате пак да купуваме нови апарати за връзка с НАП , въпреки авансовия данък който плащаме преди дори да сме получили разрешение за работа!!! Господа управляващи, в Европа таксиметровите апарати дори касова бележка не дават! !!!

Ако не спрете с лобистките закони следващия голям протест в София, на който ще дойдем и много шофьори от провинцията , ще е не против "Максим " а за това да работим като тях!

Една струна когато се пренатегне се КЪСА и не се знае кого ще пореже! ...

Автор: Володя Домашенко (19.07.2019 12:25)

Писна НИ!

Стига с тези лобистки промени в законите! Вече и черното под ноктите ще ни вземете!!!

Автор: Иглика Горанова (03.07.2019 11:36)

Обществена консултация по проекта, организирана от Сдружение "Журналисти за прозрачно управление"

По проект "Мисли първо за малките" Сдружение "Журналисти за прозрачно управление" организира провеждането на 3 пилотни обществени консултации, при които на практика ще бъде тестван механизъм за проактивен подход на администрацията към максимално широк кръг от заинтересовани страни. Една от

пилотните консултации е на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози. До браншови организации и превозвачи е изпратена информация, че такъв законопроект е изготвен и могат да изразят становището си.

Освен на Портала за обществени консултации можете да направите Вашите коментари и на страницата на сдружението <https://komentator.bg/покана-за-обществена-консултация-на-п>. След приключването на консултацията и обобщаване на изразените коментари до вносителя и до Администрацията на Министерския съветще бъде изпратена информация с предложенията на бранша. Очакваме Вашите предложения!

Автор: Малин Господинов (30.06.2019 16:43)

Лична позиция по така предложения ЗИД на ЗАП

Като цяло предложенията направени от МТИТС с нищо не допринасят,за изсветляване на бизнеса-превоз на пътници с лек таксиметров автомобил.Запазването на термина "Превоз на пътници от чуждо име за собствена сметка" го формулирам,като един от най-големите проблеми,такъв който създава само хаос.Предлагам следната формулировка:

Таксиметровият превоз на пътници може да се извършва от физически или юридически лица,регистрирани като търговци,чрез наети или самонаети регистрирани водачи.Така направена формулировката би довела до изсветляване на бизнеса.Досегашната практика е показала по категоричен начин,че е нефункционална,и действаща в ущърб на държавната хазна за сметка на няколко десетки индивида,подтикващи към използването на фирми фантоми (кухи фирми),такива които избягват плащането на данъците.

Друга съществена забележка е предложеният текст за формулиране на понятието "обществен превоз".„Обществен превоз на пътници" е дейност на физическо или юридическо лице,което извършва услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрути за чужда сметка или срещу заплащане,или икономическа облага,като пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране .

Така предложеният текст е крайно неприемлив.Ако някой може да каже,че ние не сме обществен превоз,то той да ми обясни какво е таксиметров превоз на пътници.Предлагам следната редакция:

„Обществен превоз на пътници "е дейност на физическо или юридическо лице,което извършва услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрут и за чужда сметка или срещу заплащане,или икономическа облага,като пътниците се качват и слизат на предварително определени места зас пиране или таксиметов превоз на пътници“.

Така предложения текст внася справедливост и ни поставя на мястото,което заслужаваме.А също така предлагам през преходни и заключителни разпоредби да бъде дадена възможността ,когато таксито е с клиент да може използва БУС-лентата.

Това предложение носи,както икономически облаги за пътниците,които биха заплащали по-малки сметки спестявайки от крайната сума ,така биха спестили и времето прекарано в задръстванията.Това от една страна,от друга се намаляват автомобилите седящи в задръстванията,които бълват отработени газове в атмосферата замърсявайки я до степен на заплахата от санкции за държавата от страна на ЕС, за фини прахови частици водещ до по-високи нива на белодробни заболявания у населението.

Премахване на изискването за "ръководител транспортна дейност".

Таксиметровия бизнес няма мащабите на големите предприятия и броя на техните шофьори,което обуславя и произтичащите задължения.Ние сме микро или малък бизнес и такава длъжност се явява синекурна и безмислена,водеща до излишен разход.

Ще бъда щастлив ,ако моите предложения намерят място в новия ЗАВП. Така направени те имат няколко цели първата е ясно дефиниране на всички вземащи и даващи пари,и произтичащи от това задължения към хазната.На второ място целта е клиента в центъра на всичко.Неговата сигурност на пътуването,яснота на това кой седи зад волана на таксито,кой му продава услугата и кой ще бъде отговорен за него при гарантирането на безопасността. Надявам се да съм разбран по правилният начин.

С уважение: М.Г.

Автор: Емилия Стоянова (29.06.2019 09:41)

отговор

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

История

Начало на обществената консултация - 28.06.2019

Приключване на консултацията - 29.07.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
