



Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 28.10.2020 г. - 27.11.2020 г. Неактивна

Номер на консултация: #5509-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

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 на лицата, осъществяващи таксиметрова дейност чрез създаването на единен публичен таксиметров регистър.

С проекта на наредбата са предложени промени, свързани с намаляване на административната тежест във връзка с Решение № 704 от 05.10.2018 г. на Министерския съвет чрез обединяване на публичния регистър, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и регистрите на общинските администрации за издадените от тях разрешения. С цел спазване на изискванията на чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо осигуряване на публичност на регистъра за търговци, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран търговец, но за своя сметка, чрез осигуряване на безплатен достъп по електронен път до него от представители на общините.

В § 2 от предложениния проект е посочено кой може да извършва таксиметров превоз на пътници. Текстът е съобразен с чл. 12, ал. 6 от Закона за автомобилните превози,

където е предвидено, че кметовете на общини или оправомощените от тях длъжностни лица издават удостоверение за регистрация, за вписване, отписване и промени в данните на удостоверенията за регистрация на търговец, който ще извършва таксиметров превоз на пътници.

С § 5, 7, 10 и 11 от предложението проект на наредба се предвижда регистрацията и заличаването от регистъра на търговци, извършващи таксиметров превоз на пътници, както и вписването, отписването и промените в данните на издадените удостоверения, да се извършва от кметовете на общини или от оправомощени от тях длъжностни лица, т.е. в една институция, а не както понастоящем се изисква подаване на документи в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и в общинските администрации. Лицата по чл. 3, ал. 1, водачите по чл. 3, ал. 2, както и превозните средства, с които ще се извършва дейността, ще се вписват в публичния единен таксиметров регистър, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

С проекта на наредбата се намалява административната тежест за регистрирания търговец, извършващ таксиметров превоз на пътници, при заявяване за вписване/отписване на пътни превозни средства и/или на водачи в регистъра по чл. 4, ал. 1 от наредбата, като отпадат някои от изискуемите досега документи – в частност копие на удостоверение за извършен периодичен преглед на пътно превозно средство, копие на свидетелство за регистрация на пътно превозно средство, свидетелство за съдимост за български граждани. Кметовете на общини или оправомощените от тях длъжностни лица се предвижда да извършват служебна проверка на обстоятелствата по чл. 5, както следва: в Министерството на правосъдието - относно свидетелствата за съдимост, когато лицата са български граждани, в Министерството на вътрешните работи - относно регистрацията на превозните средства в регистъра на пътните превозни средства и в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ - относно валидни удостоверения за техническа изправност и знак за техническа изправност в информационната система на агенцията за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на пътни превозни средства и други.

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, 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.

С § 47-52 от проекта на наредбата се изменят и допълват образците на заявленията и документите, подавани от търговците до кмета на общината - образеца на заявление за извършване на регистрация и издаване на удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници; образеца на списък на превозните средства към удостоверението за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници, образеца на списък с данни на водачите към удостоверението за регистрация и др.

Предлагат се и нови образци на заявления за улеснение на регистрираните търговци. С § 53 от проекта на наредбата се създава Приложение № 5в, съдържащо образец на заявление за вписване на превозни средства и/или водачи към списъка/списъците към удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници. С посочения образец ще се подава един документ за вписване на превозните средства и/или на водачите в списъците към удостоверение за регистрация. С § 54 от проекта на наредбата се създава Приложение № 5г, което предвижда подаване на един документ – заявление за отписване на превозни средства и/или водачи от списъците към удостоверение за регистрация. Също така се предлагат и следните нови образци на заявления:

- Приложение № 5д (§ 55 от проекта) – заявление за прекратяване на правата, произтичащи от удостоверението за регистрация;

- Приложение № 5е (§ 56 от проекта) – заявление за издаване на дубликат на удостоверение за регистрация.

Предлага се към заявлението да се прилагат по-малък брой документи, като в резултат на това ще се извършват повече служебни справки от органа, пред който се подава заявлението. В образците е предвидено заявителят да избира как да получава акта, издаден в резултат от административната услуга.

Лице за контакт: Емил Милев Инспектор в отдел „Административно-наказателна дейност“, Дирекция „Автомобилна инспекция“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Тел.: 02/930 88 85, E-mail: emilev@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:

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници - вер. 1.0 | 28.10.2020](#)

[Доклад към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници - вер. 1.0 | 28.10.2020](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 21.01.2021](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Петър Владимир (27.11.2020 19:10)

Мнение

В проекта за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност се предлага редакция 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;

Във връзка с измененията в буква „г“ от тази разпоредба е съществено, че съществуващите електронни таксиметрови апарати с фискална памет (ЕТАФП) технологично не позволяват безпроблемното 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. 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 качествен 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 потребителите, 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.

Автор: Петър Владимиров (27.11.2020 19:09)

Мнение

Настоящият проект за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност прави измемения в чл.3:

В чл. 3 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 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. Алинея 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 изпълняващите 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.

Автор: Петър Владимирова (27.11.2020 19:08)

Предложение

В 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 са изтекли повече от 8 години.“

В последната редакция на Закона за автомобилните превози от 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 и 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-утежняващата се икономическа ситуация и защитава интереса на реално работещите търговци в сферата на таксиметровите превози. Възможността, която отмяната на 8-годишната граница за регистрацията на таксиметров автомобил създава в ЗАВП 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 ЗАВП. Тази разпоредба в проекта за Наредба 34 противоречи и на интересите на търговците, формиращи предприятия в сферата на таксиметровите превози. Въстановяването на ограничителния текст 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.)“.

?????????? ? ???? ?????? ?????????????? ?????????????????? ? ??????????????
????????????????? ? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
4 ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
5 ??? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
?????????????????

Автор: Valentin Rusev (26.11.2020 04:05)

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. ?????????? ? ?-32 ? ???? ?????? ?????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
2. ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
3. ?????????? ? ???? ?????? ?????????????? ? ? ???? ?????? ?????? ? ???? ? ?????? ???????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
4. ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
5. ??? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ?????????????????? ??????????????????
?????????????????

Автор: Valentin Rusev (26.11.2020 03:32)

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 отпечатва и друга защитна мрежа, видима под UV светлина. Наименованието на документа, както и всички останали текстове в него да се отпечатват на български и английски език с черно мастило. С оптически вариращо мастило да се отпечатва 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 раличен 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 допълнителни защита на потребителите и ще гарантира до голяма степен безопасността при превозите.

Автор: Valentin Rusev (26.11.2020 03:32)

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 отпечатва и друга защитна мрежа, видима под УВ светлина. Наименованието на документа, както и всички останали текстове в него да се отпечатват на български и английски език с черно мастило. С оптически вариращо мастило да се отпечатва 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 раличен 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 допълнителни защита на потребителите и ще гарантира до голяма степен безопасността при превозите.

Автор: Кирил Валентинов (24.11.2020 22:27)

Предложение за изменение на § 19. В чл. 21 от предложениния проект на наредба 34

В предложениния 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 заложеният 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 .

Автор: Снежана Никова (24.11.2020 16:09)

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 Евродерективите, 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 с други закони. Не ни оставяте друг избор освен да се видим в съда.

Автор: Кирил Валентинов (24.11.2020 03:03)

Предложение за изменение и допълнение на § 19. В чл. 21 от проекта за изменение и допълнение на наре

В проекта предложен от МТИТС се предлагат следните промени:

§ 19. В чл. 21 се правят следните изменения и допълнения:

1. 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:

?) ?????????????? ????, ????? ? ? ????? ?????? ?? ?????????????? ????? ?? ????? ?????????? ??????
?? ?????????????? ?????? ? ?????????? ??????

????????:

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

Автор: Малин Господинов (23.11.2020 16:33)

Разпоредбите на чл 10 (5) лобизъм в полза на #кой

Предлагам заличаването на чл 10 Ал. 5 от предложеният текст, като напълно ненужен.

Ако приемем, че пунктовете за ГТП извършват 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 тях 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 са 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.

Автор: Илиян Йорданов (23.11.2020 15:50)

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? Всеки 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 до 15 години е достатъчно като критерий.

Автор: Малин Господинов (23.11.2020 05:03)

Чл. 25 от ЗИД на нар. 34

Предлагам запазване на Ал. 1 по вносител и създаване на Ал. 2,3 и 4. В 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 кмета на съответната община.

Автор: Кирил Валентинов (23.11.2020 00:03)

Предложение за изменение и допълнение на § 38. чл. 48 от проекта за изменение на наредба 34

В проекта предложен от МТИТС се предлага следното:

1. Досегашният текст става ал. 1 и 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 на Министерство на вътрешните работи ,а именно

В предложението на МТИТС се предлага следния текст

§ 22. В чл. 25 се правят следните изменения и допълнения:

1. Основният текст става ал. 1 и в нея след думата „разрешението“ се добавя „по чл. 24, ал. 1“.
2. 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) Водач 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.

Автор: Кирил Валентинов (22.11.2020 22:07)

Предложение за изменение и допълнение на чл.25 от предложението за изменение на наредба 34

В предложението на МТИТС се предлага следния текст

§ 22. В чл. 25 се правят следните изменения и допълнения:

1. Основният текст става ал. 1 и в нея след думата „разрешението“ се добавя „по чл. 24, ал. 1“.
2. 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) Водач 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.

Автор: Дочко Дойчев (22.11.2020 16:02)

Предложение за промяна на § 30. чл. 34:

Предложение:

Чл. 34, предлаганата точка б да се промени така:

„б. 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 по чл. 20;

Мотив: таксиметровите водачи да не губят своите осигурителни права съгласно КСО.

Автор: Малин Господинов (22.11.2020 12:04)

Във връзка с чл 24 Ал 5 от работното предложение и Чл24А ал11 от ЗАВП

Предложение за допълващ текст на чл 24 Ал. 5. В Чл 24 Ал. 5 се създава нова буква - А с текст :

Чл24 ал5 буква А - Общинските съвети не се произнасят, когато няма постъпили към тях предложения по чл 24а Ал. 11 от ЗАВП

Текстът е допълващ с цел уточняване на закон и наредба в тази си част. И 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!

Автор: Ангел Стаменов (21.11.2020 12:22)

Кога законотвореца, ще създаде закони за благо на народа ?

Господа, не Ви ли омръзна да пишете лобистки закони?

Кога ще видим практически контрол на така наречените " превозвачи" с куклите фирми?

От колко време течат проверки на няколко фирми в гр. Пловдив и до ден днешен, няма наказани, над 500 таксите работят в сивия сектор. Защо не направите 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 да 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, обушар, хора без грам разсъдък и познания в таксиметровия бранш, седнали да ми пишат закони... Съзалавам за грубият тон, но се събудете и направете нещо в полза на брата в жълтия автомобил, а не да сте УГОДНИ, на определени лобита и измамни фирми !

Благодаря за вниманието!

Автор: Kiril Kirilov (20.11.2020 23:19)

Относно първоначалната такса за таксиметров превоз

Ако внимателно разгледате документа-таблица, 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 Наредба No 34 от 1999г. за

таксиметров превоз на пътници, . 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“

Ето връзката към файла:

<https://s.docworkspace.com/d/AJGoYPb-qbQ8w5XbmZSdFA>

Автор: Боби София (20.11.2020 11:12)

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 Douchev, В.Домошенко, Карталски, Фильо и НТС**. Много Ви моля, вземете ги под особено внимание! Това са дългогодишни хора работещи в този бранш, като са били от едната страна на медала, така 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, законово 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 осъществяване на дейност да ни позволяват да работим нормално, а впоследствие някоя си частна търговска фирма да ти забранява и да ти 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

Автор: Kiril Kirilov (20.11.2020 00:05)

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 работещите. 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 влиза и 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 работещите 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 място

Напомняме, че Национален Таксиметров Синдикат е представил в МТИТС подробна обосновка, както и искане, подкрепено от значителен брой работещи 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.

Автор: Kiril Kirilov (20.11.2020 00:05)

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 работещите. 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 влиза и 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 работещите 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 място

Напомняме, че Национален Таксиметров Синдикат е представил в МТИТС подробна обосновка, както и искане, подкрепено от значителен брой работещи 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.

Автор: Kiril Kirilov (19.11.2020 23:59)

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:

В чл. 3 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 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. Алинея 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.“

Намираме, че горепосочените текстове не създават яснота в отношенията между администрацията от една страна и досегашните „превозвачи“ – наричани вече „регистрирани търговци“ и реално изпълняващите 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 водачът 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.

Автор: Kiril Kirilov (19.11.2020 23:57)

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:

1. 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 премахва ограничението от 8 години при първоначална регистрация на таксиметрови автомобили от текста на чл.12а, ал.2. С това 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 осъществяване. 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.)“.

Автор: Kiril Kirilov (19.11.2020 23:52)

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 последиците 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 на 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 по 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.

Автор: Володя Домашенко (19.11.2020 21:30)

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 автомобила 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 мм; " 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 ОТГОВОРНОСТТА НА ДЪРЖАВАТА И ОБЩИНИТЕ ЗА ВРЕДИ !!!

Автор: Сергей Сергеев (19.11.2020 15:17)

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 ше 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.

Автор: Дениз Борисов (18.11.2020 19:04)

Хубаво евтино няма

Изчетох коментарите и най-смислено обосновани предложения е направил НТС.

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 - 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.

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. Стремещът да бъде законово скрита тя е твърде неуместно в този случай.

Автор: Дениз Борисов (18.11.2020 18:43)

Категорично съм за исканията от бранша

Категорично съм "ЗА" предложенията идващи от изпълнителите на дейността. Като потребител виждам логиката в коментара направен от НТС. Писнало ми е да ходя от

кола на кола да моля за транспорт на късо разстояние и трудно да го намирам. От друга страна знам, че текст даващ повече от една опция би създал нов смут сред нас - потребителите. Мисля че наредбата трябва да е категорична в този компонент, както между другото е почти във цяла Европа.

Чл. 21 Ал 1- Е. Първоначалната такса, която е тритри 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!

Автор: Иван Илиев (18.11.2020 17:36)

Категорично съм против промяната на наредба 34 в този вид на 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, и 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 таксиметровият 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 е обвързано със ограничаване възможността на лизингодатели и компании посредници 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 възможно, а 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 СOT в цялата страна, а видео регистраторите в таксиметровите автомобили да бъдат доказателство в съда.

22. Промените трябва да са справедливи спрямо ползващият услугата, този който я предлага и държавата, която съществува благодарение на всички изрядни платци, само в този случай промените 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 и обновяване на законовата рамка в съответствие със реалностите на сегашно време.

Автор: Иван Илиев (18.11.2020 17:34)

Не подкрепям промяната на Наредба 34 в този вид

12. 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, факт, който се използва от лизингодатели за принуда на ползващият да плаща исканата рента. Нека 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 необходимост 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, които 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, че освен общинският данък, дължи 5% или 10% данък разпределение/ придобиване на печалбата 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 бюджета 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 сервиси 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, които се включват в тази дейност. Прекратяване достъпа през интернет до всякакви приложения и сайтове изпълняващи ролята

Автор: Иван Илиев (18.11.2020 17:33)

Категорично съм против промяната на наредба 34 в този вид

6. 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 поне 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 спести няколко лева.

10. Имайки в предвид всичко дотук смятам, че корекция на цените в зависимост цена и качество няма да оцети 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 три години назад.
Обосновавам тезата със безотговорното отношение на общинските съвети към техните задължения, освен това има общински съветници и други свързани с тях лица имат финансови облаги от функционирането и цената на превоза в този си вид.

Автор: Иван Илиев (18.11.2020 17:24)

Категорично съм против промяната на наредба 34 в този вид
Каквито и промени да се приемат смятам, че трябва да влязат в сила едва след приключване на извънредното положение, а най-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 се 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 за 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 някой 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 в 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.

Автор: Симеон Карталски (18.11.2020 16:35)

УДОБЕН МОМЕНТ

Не бил момента сега за покачване на цените на такситата заради кризата!!! Че ние 30 год. 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 нужният 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 градския транспорт, че и по-евтина дори и от тротинетките.

Автор: Симеон Карталски (18.11.2020 16:18)

ТАКСИ ЗА ЕДНА БАНИЧКА

Някой 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?

Автор: denis cvetanov (18.11.2020 16:06)

Подкрепям казано от НТС и съм за увеличаване първоначалната такса 3 пъти. Защо 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 запитване или проучване. Германия е в EU, както и ние, понеже сме в BG, може тук първоначалната да е 3.70лв. Все пак не взимаме тяхните 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 вече 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 премира Борисов, да върне цените на всички стоки и услуги до нивото от преди 10г. Интересно ми е каква е била цената на билетчето за градския транспорт преди 10г. (1лв, а сега 1.60лв, т.е 60% повече), вдигнахте билетчето и го оправдахте с инвестицията в нови автобуси. В момента возим клиенти на цени по ниски от градския транспорт, а той е социален транспорт, а таксита 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 1 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 по-дори и качествени кадри! Когато искаш да вземеш, трябва и да дадеш, ние вече сме дали возим ги с нови коли! Време е вие да дадете адекватни такси и тарифи!

Автор: Малин Господинов (18.11.2020 12:18)

Предложеният текст ма чл24 ал5 - втор изречение е гавра

Моля всички коментиращи да обърнат внимание на предложените текстове по чл 24 Ал 5, второто изречение на текста би 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 спазят закон от преди четири!

Автор: Kiril Kirilov (17.11.2020 12:23)

Разяснение.....-2

Ако внимателно разгледате документа-таблица, 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.

Р????????????? ?? ?? .21, ?? .1, ? .7, ? „??“?? ??????????No 34 ?? 1999?.??

????????????? ??????? ?? ?????????,????? ? ? ??.109 ??14.12.1999?. ??????????? ? ? ??????????
??????????

??????????:

„?????????????????? ??????, ?????? ? ??? ????? ????????? ? ? ???? ??????????? ??????? ? ? ???????????????

????????????? ??????, ?????????????? ?? ????? ? ? ??.24?, ?? .11 ? ? ?????“

Автор: Kiril Kirilov (17.11.2020 12:08)

Разяснение.....

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

Автор: Petio Stoianov (16.11.2020 19:00)

Мнение.

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

Автор: Виолета Борисова (16.11.2020 17:33)

Качество, бързина и коректност - това искам аз, като потребител

Категорично 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 еврооейски практики следва да намират място в нашето законодателство. Разбирам също и че качество може да има единствено при посериозни цени от една страна, а от друга сериозен закон, който да гарантира желаната от нас услуга да не е достъпна.

Автор: Анна Борисова (16.11.2020 16:36)

Потребител

Като 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 по-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.

Автор: Малин Господинов (16.11.2020 13:38)

Лесно и просто

Чл 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.

Автор: Йордан Колев (14.11.2020 15:01)

Себестойност на услугата

Кога 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 !?

Автор: Kiril Kirilov (09.11.2020 00:41)

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 еползван 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 икономическия 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..

Автор: Kiril Kirilov (09.11.2020 00:37)

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-4
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 първоначалната такса, съответно размерът и бе обосновано защо за отправна точка да се ползва минималната 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 било 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 обстоен анализ на пазара на таксиметровите услуги в цялата страна. Имали сме предвид, че е налице разлика в икономическата 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 целеният ефект. Изхождайки от дългогодишния опит, който имаме като таксиметрови превозвачи и водачи на този пазар, имайки предвид и

мнението на многобройните ни клиенти, считаме, че към настоящия момент, при тази икономическа обстановка, при това търсене и предлагане на таксиметровата 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 първоначалната такса в страната е 0.75 лв., стойности на първоначална такса над този размер ще формира 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 предлагащите 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 чрез 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 желан 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 такса, би се вместил 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 влезне 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 апътници не се е променяла преди повече от пет години, нещо което не може да се каже за разходите в този бранш и на фона общото поскъпване на живота във всички икономически направления и в цялата страна.

Автор: Kiril Kirilov (08.11.2020 23:40)

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-3
Защо първоначалната такса трябва да е обвързана със съответната минимална тарифа за населеното място?

Това е нов подход при определянето на първоначалната такса, който се оказва значително по-удачен, поради следното

От изключително значение е да бъде добре балансирано между различните нужди на различните участници на пазара, който пазар в настоящия случай се оказва оправдано

регулиран до определена степен. Това е така, защото спецификата на таксиметровата услуга налага нуждата да бъде защитен общественият интерес. Регулация е нужна, доколкото тя не посяга драстично на принципите на свободния пазар. В същото време е

опасна прекалената либерализация, поради изключителната нужда да бъде държана под

контрол възможността за увреда на обществения 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 онзи общ критерии, който следва да бъде ползван като отправна точка при определянето на първоначалната такса за таксиметров

превоз, защото:

От 2011г. законодателят реши, с оглед обществения интерес, да се намеси в свободния пазар и да регламентира чрез ЗавП, /чл.24а, (11) (Нова-ДВ, бр.17 от 2011г., в сила от 26.05.2011г.; доп. бр.60 от 2014г.; предишна ал.5, бр.32 от 2016г., 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, валидни 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 определянето 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 онзи общ критерий, който следва да бъде ползван 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 ползван компонент, чиято стойност е определен след анализ и отчитане от страна на Общинските съвети, на икономическите показатели на отделните общини, на спецификите

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.

Автор: Kiril Kirilov (08.11.2020 23:12)

Мотиви и обосновка-НТС-2

Следващото 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 7 км на 5 км. и от 4 км. на 2.5 км., за малките. Това се обосновава

факта, че ценовата листа на таксиметровата услуга изостава от икономическата реалност

и 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 4 км., а често и по-

малко. Изправени сме пред огромен дисбаланс на пазара между търсенето – все по-често

е налице 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,при100%постъпили заявки,28,5%саотказани,като54%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 неизгоден 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 поръчка на такси в цялата страна,срещатзатруднения пр иосигуряването на свободна кола за желаещите,когато става 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 в14града на България сочат,че основанията на около 70%от оплакванията на клиентите,са отказани от шофьорите курсове.Това е вреда за друг качествен показател на услугата.

Налице е голям брой автомобили-действащи таксите.Според статистиката от5,5 промила за 1000 човека на места,като за град София е около 8,при средни за Европейския съюз 3 промила.Изчакванията за клиент в някой дни надвишава среднопоносимите15 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,естественния подбор би изхвърлил от пазара една част от автомобилите,онези с по-нисък клас,или онези сизхабена визия.По такъв начин предлаганата услуга ще повиши този качествен показател.При градовете с над 100000

хиляди души,предвижданата цифра е до10%,а при градовете спод100000,малко повече

-до30% 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 предлагащитеуслугата.

Автор: Kiril Kirilov (08.11.2020 22:44)

Мотиви и обосновка за първоначалната такса-НТС-1

ОБОСНОВКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА НАРЕДБА №34/1999г.

Предлагаме разпоредбата на чл.21,ал.1,т.7,б.,„е“отНаредба№ 34 от 1999г.за

таксиметров превоз на пътници, обн. в ДВ бр. 109 от 14.12.1999 г., 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“

Защо е необходима промяна?

Предложението за това изменение идва след продължителен и задълбочен анализ на таксиметровата дейност. Сега действащият текст на наредбата е приет през 2011 г. От

тогава, досега, икономическата обстановка се е променила значително, населението в големите градове се е увеличило, за сметка на малките населени места. Динамиката и интензитетът на придвижване осезателно са се повишили. Предлагането на таксиметровата 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-широко разпространените в страната, на нея разчитат значителен брой лица. От друга страна, по наши данни, заетите с тази дейност са между 50 000 и 70 000 хиляди човека. Само в София, издадените разрешителни на таксиметрови автомобили за 2019 г. са 60 406 бр. Това показва изключителната значимост на този бранш.

Национален таксиметров синдикат е направил няколко проучвания в периода 2017 г. – 2019 г., 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

обществото за предлаганата от нас услуга, очакванията 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 предлаганите услуги, както и готовността на потребителите да я ползват – очакванията им по отношение на корелацията между цена и качество.

Едно от проучванията ни 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 анкетираните 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 повишаването на контрола, с подобряване на нормативната уредба и с повишаване доходността от дейността им.

Автор: Дочко Дойчев (08.11.2020 18:01)

Предложение за промяна на § 20., чл. 24. алинеи 5 и 6

Предложение 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 търговци 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, по 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, като 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 взе предвид 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.

Автор: Дочко Дойчев (08.11.2020 17:56)

Предложение за промяна на § 20., чл. 24. (2)

Предложение за § 20., чл. 24:

В чл. 24. (2) точка 3 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, то този търговец, който е и ДЗЛ няма как да им задължения за осигуровки и ДДС, защото няма 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 ЗДДС 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 ЗДДС 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.

Автор: Дочко Дойчев (08.11.2020 15:28)

Предложение за промяна на § 2., чл. 3

Предложение 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 социално-осигурителни права, а дейността е прекалено рискова и отговорна. Да се ограничи използването на така наречените „кухи“ фирми, чрез които се избягва плащането на данъци и 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.

Автор: Дочко Дойчев (05.11.2020 14:40)

Предложение за промяна на чл. 45

Предложение:

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 две 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.

Автор: Дочко Дойчев (05.11.2020 14:39)

Предложение за промяна на чл. 45

Предложение:

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 две 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.

Автор: Дочко Дойчев (05.11.2020 14:13)

Предложение за промяна на чл. 34

Предложение:

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.

Автор: Дочко Дойчев (05.11.2020 13:22)

Предложение за промяна на чл. 41

Предложение и мотиви:

В чл. 41, алинея 1 думите „на две 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.

Автор: Дочко Дойчев (04.11.2020 17:21)

Предложение за промяна на чл. 10

Предложение:

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 дисциплиниране на търговците относно данъчното и социалноосигурителното законодателство.

Предложение и мотиви:

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 превозване 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 подзаконни нормативни актове за реализирането ѝ.

Автор: Володя Домашенко (04.11.2020 13:59)

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 се 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 чиято дейност също се правите, че не знаете), а ще бъде за това - ВСИЧКИ ДА РАБОТИМ КАТО ТЯХ!...

Автор: Дочко Дойчев (04.11.2020 01:13)

Предложение за промяна на чл. 21

Предложение:

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 Приложение 9, тъй 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 им 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:

Пребоядисването 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 собствениците на таксиметрови автомобили. Нека всеки сам има право на избор с какъв цвят автомобил да упражнява дейността таксиметров превоз на пътници.

Автор: Дора Янкова (30.10.2020 11:06)

Категорично съм против увеличаване цената на такситата

1. 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 отново 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 способни
4. 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.

История

Начало на обществената консултация - 28.10.2020

Приключване на консултацията - 27.11.2020

Справка за получените предложения - 21.01.2021

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)