**С П Р А В К А**

за отразяване на бележките, предложенията и констатациите, получени при общественото обсъждане по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 06.12.1999 г. за таксиметров превоз на пътници (oбн., ДВ, бр. 109 от 1999 г., изм. и доп., бр. 50 и бр. 95 от 2000 г., бр. 30 от 2002 г., бр. 107 от 2003 г., бр. 29 и бр. 111 от 2004 г., бр. 23 от 2005 г.; изм. с Решение № 6388 от 6.07.2005 г. на ВАС на РБ - бр. 58 от 2005 г.; изм. и доп. бр. 46 и бр. 99 от 2006 г., бр. 103 от 2007 г., бр. 73 от 2011 г., бр. 13 от 2012 г., бр. 69 от 2012 г., бр. 67 от 2014 г., бр. 33 и бр. 53 от 2018 г.)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Номер** | **Подател** | **Бележки/ Предложения/ Констатации** | **Приети / неприети** | **Мотиви** |
| 1 | Дочко Дойчев,  Димчо Иванов  / Председател на НТС „АВТО 94"/  (преписка рег. № 04-01-00-1040/16.10.20 г.) | Tекстове от ЗАП, които предлагаме да се редактират:  1. Чл. 12. (1) Таксиметров превоз на пътници може да се извършва от търговец, притежаващ удостоверение за регистрация. Таксиметров превоз може да се извършва и от водач от името на регистриран търговец, включен в удостоверението за регистрация. За да извършва дейността от името на регистрирания търговец, водачът трябва да отговаря на изискванията на чл. 24, ал. 3. Правоотношенията между регистрирания търговец и водача, който ще извършва дейността от негово име, но за своя сметка се уреждат с писмен договор.  Предложение:  В този текст предлагаме да отпадне възможността да се работи от името на търговеца, но за своя сметка. Защото според чл. 61у от ЗМДТ данъчно задължено лице (ДЗЛ) е търговецът, а в този случай фискалната памет в таксиметровия апарат ще е на името на шофьора. Къде го има това разминаване едно лице да е ДЗЛ, а фискалната памет на друг субект? Ето го едно от разминаванията. В много от случаите в апаратите на десетки автомобили се вкарват данните на едно и също лице и по този начин е трудно проследимо кой реално извършва дейността. Другата възможност, при която се избягва осигуряването е когато се работи с фискална памет с данните на търговец, тъй като няма изрично изискване за трудов договор между шофьора и търговеца, и никой не го изисква. А в много случаи се избягва плащането на ДДС, тъй като в НАП не постъпват данни за обороти след като няма регистрирани шофьори на трудови договори. В много случаи фирмите на тези търговци са на името на малоимотни граждани. Затова предлагаме да се впише, че когато търговеца наеме водачи за извършване на дейността, то взаимоотношенията между търговеца и водача се уреждат съгласно КСО и КТ.  2. Член 24, ал. 2 от ЗАвП: Регистрираните търговци по чл. 12, ал. 1 извършват таксиметров превоз с водачи, които притежават удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил валидно за съответната община и са психологически годни. Правоотношенията между търговеца и водача се уреждат с писмен договор.  Предложение:  Думата писмен, да се замени с трудов. Мотивите са описани по-горе.  3.Чл.106а, ал. 1 от ЗАвП:  7. временно отнемане на удостоверението на водач на лек таксиметров автомобил за срок една година на водач на лек таксиметров автомобил, който извършва таксиметров превоз на пътници:  а) без включен таксиметров апарат в режим на регистриране на превоза;  Предложение:  Предлагаме да отпадне подточка а) от новосъздадената точка 7.  Мотивите са, че това нарушение обикновенно не е умишлено, допуска се поради недоглеждане вследствие на натовареността и стреса, на които сме подложени като участници в движението. Считаме, че парична санкция за това нарушение е достатъчна и не е нужно да бъдем лишени от правото да упражняваме дейността в продължение на една година.  4. Чл.69 от ЗДвП  На спирка на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници други пътни превозни средства могат да спират само за слизане на пътници само, ако не пречат на превозните средства, за които е предназначена спирката. Престоят на таксиметрови автомобили с цел очакване на пътници е забранен.  Предложение:  Да се върне предишният текст ,,за слизане и качване“. Мотивите са, че автобусните спирки са едно от най-естествените и удобни места за наемане на такси от клиентите. Отмяната на възможността да се вземат клиенти от автобусни спирки ограничава нашите възможности за извършване на дейността и затруднява клиентите при нужда да използват таксиметров превоз. Такси стоянки липсват или са на места с малък пътникопоток и това затруднява както шофьорите, така и клиентите. Нужно е да ни се създава възможност за работа, за да можем да си внасяме данъците и осигуровките. Обръщаме внимание, че има друг предложен текст с наказание в закона, който касае злоупотребата с превозването на клиентите от автобусните спирки по маршрута на автобусите на цената на билета и ние го подкрепяме напълно.  Предлагаме текстовете в Наредба 34 да се синхронизират със ЗАвП и да допълнят гореспоменатите пропуски в ЗАвП.  Конкретни предложения за промени в Наредба 34:  5. Чл. 4. от Наредба 34 Регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници се извършва в случаите, когато превозвачът отговаря на изискванията за:  1. благонадеждност;  2. професионална компетентност;  Предложение и мотиви:  Да отпадне т. 2 поради отпадане на изискването в ЗАП.  6. Член 10, ал. 5 от Наредба 34: При вписване за първи път в регистъра по чл. 9 от датата на първата регистрация на моторното превозно средство не трябва да са изтекли повече от 5 години.  Предложения и мотиви: да отпадне този текст поради отпадане на ограничението в ЗАП за минимално изтекли години от първоначална регистрация на автомобила.  7. Член 21, ал. 1, т. 7 от Наредба 34:  7. да има залепен на видимо отвън място вдясно на предното стъкло и в салона на арматурното табло, както и на стъклата на двете задни врати стикер за цените с размери 150 мм x 130 мм на бял фон с черни букви с височина на буквите не по-малка от 5 мм и височина на цифрите преди десетичния знак 15 мм, а след десетичния знак 10 мм (приложение № 9) с информация за:  а) наименованието на превозвача;  б) цената за един километър пробег по дневна тарифа в населено място;  в) цената за един километър пробег по нощна тарифа в населено място;  г) цената за един километър пробег извън населено място;  д) цената за повикване на адрес, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа с повече от 50 %;  е) първоначалната такса, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа в населено място с повече от 50 %;  ж) цената за една минута престой, която не може да надвишава 50 % от цената за един километър пробег по съответната тарифа;  Предложения и мотиви:  В момента реално Приложение 9 е неизпълнимо, тъй като няма тарифа в ТА за изън населено място.  8. Предлагаме изискването за таксиметровите апарати да се промени, за да отговарят на необходимостта от подточка г);  9. В подточка д) от чл. 21, ал. 1, т. 7 от Наредба 34 да има минимална цена за повикване 50% от цената за км. и максимална 100% от цената за км.;  10. В подточка е) от чл. 21, ал. 1, т. 7 от Наредба 34 първоначалната такса, която не може да е по-ниска от 3 пъти от минималната определена цена и по-висока от 3 пъти от максимално определената цена в дадената община.  С тези две предложения за промяна в процентите се цели да се получи по-справедливо ценообразуване и курсовете на късо разстояние да бъдат икономически изгодни за изпълнение. Така и клиентите ще са доволни, че ще бъдат обслужени без излишни договорки.  Но принципното ни становище е, че общинските съветници нямат нужната компетентност да определят цените, което признават и те самите. Регулациите спират развитието на конкуренцията. Решение 251 от 18.03.2015 г на КЗК потвърждава това.    11. Чл. 24, 2 от Наредба 34 Разрешението по ал. 1 се издава на превозвача въз основа на:  Да се създаде нова точка 7:  7. служебно удостоверяване от компетентния орган за актуални трудови договори на превозвача с водачите на лек таксиметров автомобил, работещи за негова сметка;  Мотиви са упоменати в изложението. Предотвратяване на злоупотребата с укриването на данъци и осигуровки.  12. Чл. 41. (1) Водачът е длъжен да работи с таксиметров апарат с фискална памет, съгласно изискванията на Наредба № 35 от 1999 г. с възможност за работа на две тарифи (дневна и нощна) с превключване в зависимост от часовото време. В периода от 6 до 22 ч. работи с дневна тарифа, а от 22 до 6 ч. - с нощна.  (2) След преминаване на съответния пътен знак, обозначаващ край на населено място по смисъла на т. 49 от § 6 на допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата, в което е нает таксиметровият автомобил, водачът е длъжен да превключи ръчно таксиметровия апарат с фискална памет на цената по чл. 21, ал. 1, т. 7, буква „г“, като продължи да извършва превоза на същата цена до края на заявения от пътника маршрут.  Предложение и мотиви:  В ал. 1 да се добави и тарифа за извън населено място.  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.  13. Чл. 45. На водача е забранено да:  1. извършва таксиметров превоз на територията на община, за която няма издадено разрешение 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.  Предложение:  1. извършва таксиметров превоз на територията на община, за която няма издадено разрешение, 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 превозвачи 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. | 1. Предложението не се отнася за проекта на наредбата.  2. Предложението не се отнася за проекта на наредбата.  3. Предложението не се отнася за проекта на наредбата.  4. Предложението не се отнася за проекта на наредбата.  5. Приема се по принцип  6. Приема се  7.Не се приема  8. Не се приема  9. Не се приема  10. Не се приема  11. Не се приема  12.Не се приема  13. Приема се с редакция | 5. Член 4 е изменен изцяло, като изискванията към търговеца са посочени в чл. 5, в който не е зложено изискване за професионална компетентност    7.И към момента има действаща разпоредба, ако таксиметровия апарат не позволява отразяване на трета тарифа, няма пречка да се постави реалната тарифа на която се извършва превоза  8. Изиксванията към таксиметровите апарати са предмет на регламентация в Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол .  9. Не е идентифицирана необходимост от такава промяна. Към момента съществува такава такса и болшинството от таксиметровите фирми не са приложили максимално допустимият размер на тази такса  10. За обезпечаване на кратките курсове е предвидено търговецът да определи първоначална такса от два до три пъти от цената на километър пробег.  11.Противоречи на изискването в чл. 24а, ал 2 от ЗАП  12.  Тарифата за извън населено място е опция и не трябва да е задължителна за всички таксиметрови апарати.  13. Предложението е отразено в § 35. |
| 2. | НТС „Авто 94“ - преписка с рег. № 04-01-00-969/5/13.11.20 г. | 1. Предложение за промяна на § 2 относно чл. 3:  Алинея 1 се изменя така:  „(1) Таксиметров превоз на пътници се извършва от водачи, които са регистрирани търговци, притежаващи удостоверение за регистрация и разрешение за таксиметров превоз на пътници, издадени от кметовете на общини или от оправомощени от тях длъжностни лица.“  Мотиви:  С така направената редакция се избягва двусмислието в предложения текст и се заявява категорично кои са реалните изпълнители на дейността таксиметров превоз на пътници.  2. Предложение за за промяна на § 10 относно чл. 10, ал. 5:  В чл. 10 да отпадне ал. 5.  Мотиви:  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. Като част от мотивите са следните:  ,,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 подзаконов 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 4 години е ограничение на свободната стопанска инициатива в сферата на таксиметровите услуги, поради което може да бъде установена само със закон, и то изрично."  ,,Държавната администрация трябва да създава условия и да насърчава осъществяването на всяка правно регламентирана дейност, а не да създава пречки чрез подзаконови нормативни актове за реализирането ѝ."  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.  Ограничаването на нерегламентираните превози е възможно не само със завишаване на наказанията, а и с намаляването на излишните рестрикции.  3. Предложение за промяна на § 19. относно чл. 21:  Чл. 21, ал.1, т. 12, буква „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 таксиметровият апарат няма трета тарифа за извън населено място.  4. Трябва да се синхронизират текстовете на чл. 12, ал. 7, т.  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.  5. В чл. 21, ал. 1, т. 12, буква „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.  6. В чл. 21, ал. 1, т. 11 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 цветът на автомобила не влияе по никакъв начин на извършването на дейността. Освен това жълтият цвят допълнително занижава цената при последваща продажба. Вече масово таксиметровите автомобили се облепят с рекламно фолио, което покрива голяма част от автомобила и боядисването в определен цвят губи смисъл. Това е още една излишна рестрикция за собствениците на таксиметрови автомобили. Нека всеки сам има право на избор с какъв цвят автомобил да упражнява дейността таксиметров превоз на пътници.  7. Предложение за промяна на § 20. относно чл. 24., алинеи 5 и 6:  Алинеи 5 и 6 да се изменят 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.  8. Предложение за промяна на § 34 относно чл. 41:  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.  Мотиви:  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. Таксиметровите апарати да се приведат в съответствие с изискванията за тарифа за извън населено място.  9. Предложение за промяна на § 35 относно чл.45:  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. | 1. Не се приема  2. Приема се  3. Приема се частично  4. Не се приема  5. Не се приема  6. Не се приема  7. Не се приема  8. Приема се частично  9. Приема се с редакция | 1. Предложението разширява изискванията, определени със Закона за автомобилните превози и е предмет на нормативна уредба от по-висш ранг – закон.  3. В проекта е включена преходна разпоредба за поетапно преминаване към новия размер на тарифата.  4. Член 12, ал. 7, т. 2 от ЗАП влиза в сила от 8.07.2022 г., изискванията към двата вида таксиметрови апарати са различни  5. Разпоредбата е свързана с чл. 24а, ал. 11 от ЗАП.  6. Целта на действащата разпоредба е таксиметровите автомобили да са лесно разпознаваеми. Текста е съобразен с изискванията на чл. 47, ал. 3 на Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства  7. Изискването е регламентирано в чл. 24а, ал. 11 от ЗАП. Предложение до общинските съвети могат да правят граждани и органицзации.  8. Предвидена е преходна разпоредба за поетапно преминаване към новата цена.  9. Предложението е отразено в § 35. |
| 3. | СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯТ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ,  БРАНШОВАТА КАМАРА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ и  АСОЦИАЦИЯТА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ СИНДИКАТИ В БЪЛГАРИЯ - преписка с рег. № 04-01-00-969/6/13.11.20 г. | С неболдиран текст по–долу представяме текстовете за вписване в Наредба № 34,  там където използваме болдиран текст сред неболдирания означава, че това е нашата добавка към вече съществуващия текст в ЗИД на Наредба № 34, според нашата визия. Само с болдиран текст са представени нашите мотиви и забележки:    1. По § 11. (от ЗИД на Наредба № 34): В чл. 10б се правят следните изменения:  1. Алинея 1 се изменя така:  „(1) За отписване на превозно средство от списъка към удостоверението за регистрация се подава заявление, по образец (приложение № 5г), от:  1. регистрирания търговец;  2. собственика на превозното средство.“  **МОТИВИ: Според нас така трябва да бъде разписано, защото нито „наемателят“, нито „лизнгополучателя“ имат нещо общо със собствеността на автомобила. Категоричното ни мнение е, че те трябва да отпаднат от чл. 10б, ал. 11, т. 2.**  2. По § 19. (от ЗИД на Наредба № 34): В чл. 21 се правят следните изменения и допълнения:  ал. 1, т. 17. на предните врати на автомобила да има 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;  **МОТИВИ: Категоричното ни мнение е, че от чл. 21, ал. 1, т. 17 трябва да отпадне думата „само“, защото на практика малките и средните регистрирани търговци („превозвачи“) работят обикновено под франчайзинга на големите такива – те нямат друга възможност, заради желанието на водачите за своя сметка от тяхно име, които искат да работят при такива „превозвачи“, във връзка с цялостното им обгрижване, но да са под франчайзинга на някой от големите „превозвачи“ с цел ползване на неговото приложение за връзка с клиентите му, както и на стикерите му за припознаване от тези негови клиенти при спазване на вътрешно етичния кодекс, въведен от големия „превозвач“.**    **ЗАБЕЛЕЖКА: Няма да приемем в никакъв случай други текстове, освен горе написаните за чл. 10б, ал. 1, т. 2 и за чл. 21, ал. 1, т. 17.**    3. По § 19. (от ЗИД на Наредба № 34): В чл. 21 се правят следните изменения и допълнения:  1. Алинея 1 се изменя така:  т. 12, букви:  д) цената за повикване на адрес, която не може да надвишава цената за един километър пробег по съответната тарифа с повече от 50 % **и която не може да бъде по–малко от минималната цена на съответната тарифа за дадено населено място**;  ж) цената за една минута престой, която не може да надвишава 50 % от цената за един километър пробег по съответната тарифа **и която не може да бъде по–малко от 25% от минималната цена на съответната тарифа за дадено населено място**;  **МОТИВИ: Свързани са само с пресичане на възможностите за „дъмпинг“ в даденото населено място.**    4. По § 11. (от ЗИД на Наредба № 34): В чл. 10б се правят следните изменения:  4. Създават се ал. 4 и 5:  (5) В случаите по ал. 2 и ал. 4 кметът на общината или оправомощено от него длъжностно лице уведомяват търговеца в 14-двенен срок от вземането на решението **по системата на Агенцията по вписвания, а не по системата на НАП.**“  **МОТИВИ: По системата на НАП хитреците няма да отварят имейлите си и по този начин няма да започне да тече срока.**    5. Според нас в стария текст на Наредба № 34, а не в новия ЗИД на наредбата, трябва да отпадне чл. 21, ал. 4.  **МОТИВИ: Всяка табела на покрива на таксиметровия автомобил се закрепя много добре само при използване на съвременните двойно залепящи лепенки или лепила, поради което досегашният текст на тази алинея се обезсмисля.** | 1. Приема се с редакция   2. Приема се  3. Не се приема  4. Не се приема  5. Не се приема | 3. Регулацията цели да предотврати злоупотреби срещу ползвателите на услугата, дъмпингът на цените е предмет на друга нормативна регулация.  4. Редът за уведомяване е регламентиран в АПК  5. Цитираната регламентация се отнася за други табели, различни от таксиметровите, на които е поставен надпис „такси“ |
| 4.(от Strategy.bg) | 30 октомври 2020 г. 11:06:59 ч.  dorida | **Категорично съм против увеличаване цената на такситата**  1. Цената на горивото и разходите, свързани с упражняването на тази професия, не са нараснали.  2. Правителството на Орешарски увеличи срока от 10 на 15 г. 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. | Не се приема. | Няма конкретни предложения |
| 5. | 04 ноември 2020 г. 01:13:32 ч.  Doychev | **1. Предложение за промяна на чл. 21**  Предложение:  Чл. 21, ал. 1, т. 12, буква „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 таксиметровите апарати нямат трета тарифа за извън населено място.  Трябва да се синхронизират текстовете на чл. 12, ал. 7, т. 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.  2. Предложение:  Чл. 21, ал. 1, т. 12, буква „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.  3. 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 цветът на автомобила не влияе по никакъв начин на извършването на дейността. Освен това жълтият цвят допълнително занижава цената при последваща продажба. Вече масово таксиметровите автомобили се облепят с рекламно фолио, което покрива голяма част от автомобила и боядисването в определен цвят губи смисъл. Това е още една излишна рестрикция за собствениците на таксиметрови автомобили. Нека всеки сам има право на избор с какъв цвят автомобил да упражнява дейността таксиметров превоз на пътници. | 1. Приема се частично  2. Не се приема  3. Не се приема | 1. Предвидена е преходна разрпоредба за поетапно преминаване към новата цена.  2. Разпоредбата е свързана с чл. 24а, ал. 11 от ЗАП.  3. Мотивите към предложение № 2, т. 6 |
| 6. | 04 ноември 2020 г. 13:59:09 ч.  Володя Домашенко | **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, следващият 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!... | Няма конкретно предложение |  |
| 7. | 04 ноември 2020 г. 17:21:48 ч.  Doychev | **Предложение за промяна на чл. 10**  1. В чл. 10, ал. 3 след ,,списъкът с“ се добавя ,,данни на наетите водачи по трудов договор и“.  2. В чл. 10, ал. 4, т. 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.  3. По чл. 10, ал. 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 подзаконов нормативен акт да разширява приложното поле на Закона за автомобилните превози, респ. да доурежда същия. Качеството на автомобила се определя от: марка, клас, пробег, години и поддръжка. Да се залага единствено и само на критерия „години“ е неправилно. В този смисъл са и разпоредбите на чл. 24а, ал. 2, т. 4 и чл. 91, ал. 3, т. 5, които говорят за „годност“ и „техническа изправност“, а не за „възраст“.  Забраната за използване на коли над 8 години е ограничение на свободната стопанска инициатива в сферата на таксиметровите услуги, поради което може да бъде установена само със закон, и то изрично.  Търговецът е този, който може да определи дали е икономически изгодно да оборудва и регистрира даден автомобил, а не административно да му се налага ограничения.  Не завишените наказания ще ограничат нерегламентираните превози, а намаляването на излишните рестрикции ще привлече хората към регламентирано изпълнение на дейността.  Държавната администрация трябва да създава условия и да насърчава осъществяването на всяка правно регламентирана дейност, а не да създава пречки чрез подзаконови нормативни актове за реализирането ѝ. | 1. Не се приема  2. Не се приема   1. Приема се. | 1. Редът за наемане на работници е предмет на друга регламентация  2. Редът за наемане на работници и социалноосигурителните изисквания са предмет на друга регламентация. |
| 8. | 05 ноември 2020 г. 13:22:41 ч.  Doychev | **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. | Приема се частично | Включена е преходна разпоредба за поетапно преминаване към новата цена. |
| 9. | 05 ноември 2020 г. 14:13:50 ч.  Doychev | **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. | Не се приема | т. 8 регламентира отношенията на водачи, работещи от името на превозвача, в ЗАП не е предвидено задължението за сключване на трудов договор с тези лица |
| 10. | 05 ноември 2020 г. 14:39:27 ч.  Doychev | **Предложение за промяна на чл. 45**  Предложение:  В чл. 45, т. 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. | Приема се с редакция | Предложението е отразено в § 35 |
| 11. | 05 ноември 2020 г. 14:40:10 ч.  Doychev | 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. | Приема се с редакция | Предложението е отразено в § 35 |
| 12. | 08 ноември 2020 г. 15:28:09 ч.  Doychev | **Предложение за промяна на § 2. относно чл. 3**  В чл. 3, ал. 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. Напрактика 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. | Не се приема | Мотивите към предложение № 2, т. 1 |
| 13. | 08 ноември 2020 г. 17:56:51 ч.  Doychev | **Предложение за промяна на § 20 относно чл. 24, ал. 2**  В чл. 24, ал. 2, т. 3 след ,,с данните на“ се добавя  на ,,наетите водачи с трудов договор и“. В края на т. 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 работят с фискалната памет на даден търговец и нямат сключени и регистрирани трудови договори, то този търговец, който е и данъчно задължено лице (ДЗЛ) няма как да има 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. | Не се приема | Разпоредбата регламентира данните за водачите, работещи от името на превозвача, в ЗАП не е предвидено задължението за сключване на трудов договор с тези лица |
| 14. | 08 ноември 2020 г. 18:01:33 ч.  Doychev | **Предложение за промяна на § 20 относно чл. 24, ал. 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 ал. 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. | Не се приема | Мотивите към предложение № 2, т. 7 |
| 15. | 08 ноември 2020 г. 22:44:20 ч.  НТС | **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“ от Наредба № 34 от 1999 г.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“.    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 интензитета 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 разпространите в страната, на нея разчитат значителен брой лица.От друга страна, по наши данни заетите с тази идейност са между 50000 и 70000 хиляди човека. Само в София издадените разрешителни на таксиметрови автомобили за 2019г. са 6040 бр. Това показва  изключителната значимост на този бранш.  Национален таксиметров синдикат е направил няколко проучвания в периода2017г. –2019г., с различна насоченост на поставените въпроси, които ще изясним по-долу, в които са участвали над 1500 клиенти–потребители на таксиметровата услуга, над 100 превозвачи и над 500 водачи от цялата страна – а именно София, Пловдив, Търново, Варна,  Бургас, Враца, Плевен, Стара Загора, Тетевен, Разград и др. Целта на проучванията ни е била да изясним реалното състояние на таксиметровия превоз в страната, мнението на  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 предлагащите  услугата, 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. | Не се приема | Мотивите към предложение № 1, т. 10 |
| 16. | 08 ноември 2020 г. 23:12:57 ч.  НТС | **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  от 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 лъчовете на метрото, все по-рядко ползват таксиметровата услуга, а когато я ползват-на все по-кратки разстояния. Имайки предвид,че Метрополитенът 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.,при 100% постъпили заявки, 28,5 % са отказани, като 54% от тях са до 5 лв.  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 а такси в цялата страна, срещат затруднения  при осигуряването 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 в 14 града 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 таксита. Според статистиката от 5,5 промила за 1000 човека на места, като за град София е около 8, при средни за Европейския съюз 3 промила. Изчакванията за клиент в някой дни надвишава среднопоносимите 15 минути, а от това следва и нежеланието за поемане на къси курсове, с оглед изчакване на по-дълъг, който би донесъл повече приходи за  водача.  Факт е, че част от автопарка не е на достатъчно добро ниво. Чрез повишаването на първоначалната такса, естественият подбор би изхвърлил от пазара една част от автомобилите, онези с по-нисък клас или онези с изхабена визия. По такъв начин предлаганата услуга ще повиши този качествен показател. При градовете с над 100000 хиляди души, предвижданата цифра е до 10%, а при градовете  под 100000, малко повече-до 30% от шофьорите ще бъдат принудени или да подменят автопарка 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. | Излагат се мотиви по предложение по т. 15 |  |
| 17. | 08 ноември 2020 г. 23:40:02 ч.  НТС | **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 201 1г. законодателят реши ,с оглед обществения интерес, да се намеси в свободния пазар и да регламентира чрез ЗАвП общинските съвети да определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община, където е издадено разрешението./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 критерии, 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 услугата 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. | Излагат се мотиви по предложение по т. 15 |  |
| 18. | 09 ноември 2020 г. 00:37:01 ч.  НТС | **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 обществения 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 желания икономически резултат ,отчитайки в максимална степен социалните и икономически потребности и възможности, на фона на реалните  обществени условия.  При преценката как основният компонент при формирането на първоначалната такса такса, би се вместил в така заложената финансова рамка, се налага извода,че при средни  стойности за страната от 0.75лв. 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 пътници 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. | Излагат се мотиви по предложение по т. 15 |  |
| 19. | 09 ноември 2020 г. 00:41:35 ч.  НТС | **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 ползван за нелоялна конкуренция.  Предвид изложеното, налице е обществена необходимост от промяна на Наредба № 34 от 06.12.1999 г. 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 й чрез минимализиране 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 интересът 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.. | Излагат се мотиви по предложение по т. 15 |  |
| 20. | 14 ноември 2020 г. 15:01:55 ч.  Йордан Колев | **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 !? | Няма конкретно предложение за промяна |  |
| 21. | 16 ноември 2020 г. 13:38:51 ч.  MGEvrotrans | 1. По 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.  2. По чл 24, ал. 5 - В срок до 31 октомври общинските съвети определят минималните и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един килиметър пробег по съответната тарифа в населеното място. | 1. Не се приема 2. Не се приема | 1. Мотивите към предложение № 2, т. 10  2. Изискването е регламентирано в чл. 24а, ал. 11 от Закона за автомобилните превози |
| 22. | 16 ноември 2020 г. 16:36:31 ч.  Anna2207 | 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 улеснила 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, единственно число и така бих била по-сигурна. | 3. Не се приема | 3. Предоставена е възможност търговецът да избере от два до три пъти цената на километър. |
| 23. | 16 ноември 2020 г. 17:33:55 ч.  Vili7309 | **Качество,бързина и коректност - това искам аз, като потребител**  Категорично подкрепям 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 разтояние. Разбирането ми като потребител е че следването на добре утвърдените еврооейски практики следва да намират място в нашето законодателство. Разбирам също и че качество може да има единствено при по-сериозни цени от една страна, а от друга – сериозен закон, който да гарантира желаната от нас услуга да е достъпна. | 4. Не се приема | 4. Мотивите към предложение № 1, т. 10 |
| 24. | 16 ноември 2020 г. 19:00:37 ч.  Pepi71 | **Мнение.**   Подкрепям становището на НТС. Мотивите и Обосновката са ясни и изчерпателни | Няма конкретно предложение |  |
| 25. | 17 ноември 2020 г. 12:08:15 ч. НТС | **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**](https://mail.google.com/mail/u/1?ui=2&ik=96989ae17a&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1683561594609906289&th=175d3659b436b271&view=att&disp=inline) | Няма конкретно предложение |  |
| 26. | 17 ноември 2020 г. 12:23:07 ч.  НТС | **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.  Разпоредбата на чл. 21, ал. 1,т. 7,б. „е“от Наредба 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“ | Не се приема | Мотивите кам предложение № 1, т. 10 |
| 27. | 18 ноември 2020 г. 12:18:16 ч.  MGEvrotrans | **Предложеният текст на чл. 24, ал. 5 - второ 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 борихме с тях да спазят закон от преди четири! | Няма конкретно предложение |  |
| 28. | 18 ноември 2020 г. 16:06:38 ч.  Денис Белята | **Подкрепям казано от НТС и съм за увеличаване първоначалнста 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 Гемания 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 сандарт на мислене и живот ! Може да попитате и други страни от EU - Италия, Франция, Испсния 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!? 10 г. 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 отпреди 10г. Интересно ми е каква е била цената на билетчето за градския транспорт преди 10 г. (1лев, 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 таксито би трябвало да е лукс услуга, не за социално слаби. Толкова е привлекателна тази професия, че към този момент 10 таксиметрови автомобила 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! | Не се приема | Мотивите кам предложение № 1, т. 10 |
| 29. | 18 ноември 2020 г. 16:18:37 ч.  Карталски | **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? | Няма конкретно предложение |  |
| 30. | 18 ноември 2020 г. 16:35:36 ч.  Карталски | **УДОБЕН МОМЕНТ**  Не бил момента сега за покачване на цените на такситата заради кризата!!! Че ние 30год. все сме си в някаква криза, а нашата цена е еннаква вече 8-9 год., през което време мин. заплата скочи тройно. Ако някой ми посочи удобно време за покачване на цените на каквото и да е било, ще го почерпя. Хората, а и най-вече медиите, трябва да разберат един път завинаги, че в България няма таксиметрови компании и превозвачески фирми с назначени шофьори на заплата. Ние сме самоосигуряващи се лица, и нашата "заплата" идва от цената на услугата и изминатите пълни километри. При сегашните цени на услугата и ограниченията на скороста, 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 градският транспорт, че и по-евтина дори и от тротинетките. | Няма конкретно предложение |  |
| 31. | 18 ноември 2020 г. 17:24:54 ч.  Фильо | **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/ телефоненният оператор.  2. Уточняване и регулиране на възможностите за работа, шофьорът е самонаето лице със собствен или на лизинг автомобил, шофьорът е на трудов договор срещу съответното заплащане, шофьор с 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 себестойнст 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. | Няма конкретни предложения |  |
| 32. | 18 ноември 2020 г. 17:33:28 ч.  Фильо | **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. Въдеждане 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 ощети 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. | Няма конкретни предложения |  |
| 33. | 18 ноември 2020 г. 17:34:50 ч.  Фильо | **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, който работят с таблети, за да се даде възможност на клиента за реален контрол и изпълнение на неговите изисквания.  14. Премахване на двойното данъчно облагане в бранша или намаляването му при изплащанена 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 сервизи и метрология, а касовият апарат да бъде едно измервателно устройство за време и разстояние.  16. Даване на възможност на споделените пътувания да функционират единствено и само, като такива със автомобили, собственост на физически лица, като те също да бъдат вкарани в регулация със съответните задължения. Строг контрол и Наказателна Отговорност! за всички организиращи и предлагащи и незаконен/нерегламентиран/ превоз срещу заплащане. В този смисъл към този вид превоз влизат не само такси шофьори, но и коли под наем с шофьор под наем, предлагане и извършване на трансфери от фирми и организации, които под прикритието на фирмена дейност осъществяват таксиметрова дейност без необходимите разрешителни, фирмени автомобили и бусове и дори камиони, който се включват в тази дейност. Прекратяване достъпа през интернет до всякакви приложения и сайтове изпълняващи ролята | Няма конкретно предложение |  |
| 34. | 18 ноември 2020 г. 17:36:18 ч.  Фильо | **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 компаний да ползват общинска и държавна инфраструктура за частни бизнес интереси. Всеки, който плаща общинско разрешително трябва да може да използва тези места, а всеки които отдава клиенти, тоест бизнес под наем да заплаща данък върху приходите си.  21. Като се има предвид риска за шофьорите, задължително въвеждане на паник бутон, свързан със фирмите СОТ 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, който 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. | Няма конкретно предложение |  |
| 35. | 18 ноември 2020 г. 18:43:32 ч.  Deniz1803 | **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, т. 12, буква- „е“. Първоначалната такса, която е три пъти минималната цена за километър пробег по съответната тарифа за населеното място определена от общинските съвети.  В този ред на мисли виждам как министерството на транспорта залага и един капан в разпоредбата на чл 24, ал 5. Там се предвижда актуализирането на тарифите за километър минимум веднъж годишно, но при следващото изречение се дава възможност на ОС да пропусне да го направи, като миродавни ще са тарифите от предходната година. Меко казано това си е законова възможност за бягство от отговорност. В този смисъл смятам също, че текстът следва да е по-категоричен.  Чл 24, ал. 5 - в срок до 31.10. общинските съвети определят минималните и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа в населеното място.  Ясно е, че хубаво евтино няма! | Не се приема  Не се приема | Мотивите кам предложение № 1, т. 10  Мотивите кам предложение № 2, т. 7 |
| 36. | 18 ноември 2020 г. 19:04:07 ч.  Deniz1803 | **Хубаво евтино няма**  Изчетох коментарите и най-смислено обосновани предложения е направил НТС.  Чл. 21, ал. 1, т. 12, буква „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. Стремежът да бъде законово скрита тя е твърде неуместно в този случай. | Не се приема.  Не се приема. | Мотивите кам предложение № 1, т. 10.  Мотивите кам предложение № 2, т. 7 |
| 37. | 19 ноември 2020 г. 15:17:06 ч.  sergo73 | **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 × 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. Таксиметровият 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 моя труд, на вложения ресурс за извършване на таксиметрова дейност. | Няма конкретно предложение |  |
| 38. | 19 ноември 2020 г. 21:30:46 ч.  Володя Домашенко | **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 !!! | Няма конкретно предложение |  |
| 39. | 19 ноември 2020 г. 23:52:38 ч.  НТС | **Позиция на Национален Таксиметров Синдикат по проекта за наредба 34 (1)**  Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници СНЦ Национален Таксиметров Синдикат изразява своята позиция на сериозна загриженост, относно последствията от приемането на част от предлаганите текстове в този вариант.  В следствие на последните изменения на Закона за автомобилните превози (ЗАвП, обн., ДВ, бр. 60 от 7.07.2020 г.) пред МТИТС възникна необходимостта от коригиране на съществуващи текстове в Наредба № 34 от 1999 г. На 28.10.2020 на основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектът на наредба и докладът към него бяха публикувани за срок от 30 дни за обществено обсъждане на страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет [www.strategy.bg](http://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. | Няма конкретно предложение |  |
| 40. | 19 ноември 2020 г. 23:57:18 ч.  НТС | **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 премахна ограничението от 8 г. 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 оскъпяване. Не на последно място, въпросната разпоредба пряко противоречи и на твърдението в доклада на вносителя на поекта, 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.)“. | Не се приема | Алинеята се отменя |
| 41. | 19 ноември 2020 г. 23:59:38 ч.  НТС | **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.“   1. 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 подръжка 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. | Няма конкретни предложения |  |
| 42. | 20 ноември 2020 г. 00:05:00 ч.  НТС | **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 предложения 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 имено 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 й до вариант, отговарящ на този, за който бяха водени 4-месечни преговори с МТИТС по въпроса, а имено 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. | Не се приема | Мотивите кам предложение № 1 т. 10 |
| 43. | 20 ноември 2020 г. 00:05:01 ч.  НТС | **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 предложения 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 имено 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 й до вариант, отговарящ на този, за който бяха водени 4-месечни преговори с МТИТС по въпроса, а имено 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 | Не се приема | Мотивите кам предложение № 1, т. 10 |
| 44. | 20 ноември 2020 г. 11:12:28 ч.  Bobby Sf | **При регистрирани около 600 такс. шофьори в София има издадени около 6000 разрешителни КАК??**  Уважаеми г-да/жи, за да не стане изключително дълго моето писание ще го заключа в няколко изречения! Безусловно подкрепям мнението **на г-дата Doychev, В.Домошенко, Карталски, Фильо и НТС**. Много Ви моля, вземете ги под особено внимание! 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 | Няма конкретно предложение |  |
| 45. | 20 ноември 2020 г. 23:19:35 ч.  НТС | **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, буква ,е“от проекта за Наредба №34 от 1999 г. 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> | Не се приема | Мотивите кам предложение № 1, т. 10 |
| 46. | 21 ноември 2020 г. 12:22:48 ч.  АЧО 909 | **Кога законотвореца, ще създаде закони за благото на народа ?**  Господа, не Ви ли омръзна да пишите лобистки закони?  Кога ще видим практически контрол на така наречените „превозвачи“ с кухите фирми? От колко време течат проверки на няколко фирми в гр. Пловдив и до ден днешен няма наказани, над 500 таксита 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 касовият апарат да е на лицето, дължащо данъци, а не на автомобила?  Кога общинските съвети ще започнат да калкулират цените за километър пробег при фактическа календарна година, подплатени с експертна отценка?  Овчар, гайдар, обущар, хора без грам разсъдък и познания в таксиметровия бранш, седнали да ми пишат закони. Същалявам за грубия 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! | Няма конкретни предложения |  |
| 47. | 22 ноември 2020 г. 12:04:44 ч.  MGEvrotrans | **Във връзка с чл 24, ал 5 от работното предложение и чл24а, ал. 11 от ЗАвП**  Предложение за допълващ текст на чл 24, ал. 5. В чл 24, ал. 5 се създава нова буква „а“:  Чл 24, ал. 5, буква „а“ - Общинските съвети не се произнасят, когато няма постъпили към тях предложения по чл. 24а, ал. 11 от ЗАвП.  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 аджеба е това „Когато“. Смята за много важно този текст да бъде вписан в наредбата! | Не се приема | Мотивите кам предложение № 2, т. 7 |
| 48. | 22 ноември 2020 г. 16:02:37 ч.  Doychev | **Предложение за промяна на § 30 относно чл. 34:**  В чл. 34, предлаганата т. 6 да се промени така:  „6. извършва таксиметрова дейност само със задължителни осигурени водачи съгласни чл. 4 от КСО, които отговарят на изискванията на чл. 18 и са вписани в регистъра по чл. 20;  Мотив: таксиметровите водачи да не губят своите осигурителни права съгласно КСО. | Не се приема | Разширява обхвата на разпоредбата по чл. 12 от ЗАП |
| 49. | 22 ноември 2020 г. 22:07:47 ч.  Кирилов | **Предложение за изменение и допълнение на чл. 25 от предложения проект 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. | Не се приема | Разширява обхвата на разпоредбите по чл. 12 и чл. 24а от ЗАП |
| 50. | 22 ноември 2020 г. 22:09:23 ч.  Кирилов | **Предложение за изменение и допълнение на чл. 25 от предложения проект 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. | Не се приема | Мотивите към предложение № 49 |
| 51. | 22 ноември 2020 г. 23:26:55 ч.  Кирилов | **Предложение за изменение и допълнение на § 20 относночл. 24 по проекта на МТИТС за изменение на наредба 34**  В проекта на министерството се предлага следната промяна:  5. Създават се нови ал. 5 и 6:  В срок до 31 октомври общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа за следващата календарна година, валидни за територията на съответната община. Когато общинският съвет не определи минимални и максимални цени за следващата календарна година, се прилагат цените, които са били определени към 31 декември на предходната година.  (6) Цените по ал. 5 се актуализират най-малко веднъж годишно Предлагам следната промяна:  В чл. 24.ал. 5 се създава буква „а“ :  Чл. 24, ал. 5, буква „а“ - Общинските съвети не се произнасят, когато няма постъпили към тях предложения по чл. 24а, ал. 11 от ЗАвП. По този начин най-накрая ще се внесе ред и общинските съвети по места ще започнат да изпълняват това, което им е вменил законодателя. | Не се приема | Мотивите към предложение № 1, т. 11 |
| 52. | 23 ноември 2020 г. 00:03:42 ч.  Кирилов | **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 от кмета на съответната община и оправомощени от него длъжностни лица. Предлагам текста да се запази по следния начин: Контролът по прилагането на тази наредба се осъществява от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, на Министерството на вътрешните работи. Предложението за още повече контролни органи е безмислено, Достатъчно е да се увеличат екипите на ИААА, за да се извършва качествен контрол. Предлагам също да се премахне точка 1 от ал. 2 ,а именно:  спират за проверка превозни средства, обозначени като лек таксиметров автомобил „ТАКСИ“ независимо дали на тавана има поставена табела и дали е включен светлинният индикатор - Това е ненужна мярка,която според мен е напълно безмислена, щом няма табела"ТАКСИ" и "Светлинните индикатори " не светят, това означава, че съм с частната си кола и не извършвам таксиметрова дейност. Предлагам да си остане по стария начин - При преустановяване на работа водачът поставя на предното стъкло вдясно на автомобила табела „Не работи“ и сваля или закрива с калъф знака „Такси“. | Не се приема | Правомощията на кметовете на общините и оправомощени от тях лица да осъществяват контрол на дейността е законово регламентирана в чл 91, ал 11 от ЗАП. |
| 53. | 23 ноември 2020 г. 05:03:48 ч.  MGEvrotrans | **Чл. 25 от ЗИД на нар. 34**  Предлагам запазване на ал. 1 по вносител и създаване нааАл. 2,3 и 4. В ал. 2 след думит „данни на водача“ да бъде добавено „и законово основание“. Така текстът на ал. 2 да стане : 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.  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. | Не се приема | Мотивите към предложение № 49 |
| 54. | 23 ноември 2020 г. 15:50:33 ч.  Йорданов | **Предложение за промяна на чл. 10, ал. 5:**  В чл.10, ал. 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. | Приема се | . |
| 55. | 23 ноември 2020 г. 16:33:24 ч.  MGEvrotrans | **Разпоредбите на чл 10, ал. 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 техничесите 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, поддръжката 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 петзвездна услуга. | Приема се |  |
| 56. | 24 ноември 2020 г. 03:03:56 ч.  Кирилов | **Предложение за изменение и допълнение на § 19.**  В проекта 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, ал. 1.т. 12, буква "е" да отпадне и на нейно място да влезе следния текст: е) първоначалната цена, която е в троен размер от минималната цена за един километър пробег по съответната тарифа в населено място. Моттиви:  Това и само това е балансираният подход, който би имал значение при подхода на администрацията при определяне на начина на определяне на първоначалната такса,така ще бъде защитен и таксиметровият шофьор, и крайния потребител, точно, ясно и категорично ще бъде ,че всеки таксиметров автомобил ще потегля на едаква първоначална такса, това ще бъде ясно на всички потребители и по този начин ще бъде защитен обществения интерес. Всичко останало, което би предприела администрацията по отношение на формиране на първоначалната такса, би се възприело от Гилдията, като Подмяна. | Не се приема | Мотивите към предложение № 1, т. 10 |
| 57. | 24 ноември 2020 г. 16:09:47 ч.  БОТ ПРЕВОЗВАЧИ И ШОФЬОРИ В БЪЛГАРИЯ | **Браншова организация на таксиметровите шофьори в България**  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. Единственият 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. | Няма конкретно предложение |  |
| 58. | 24 ноември 2020 г. 22:27:30 ч.  Кирилов | **Предложение за изменение на § 19.**  В предложения 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 „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. 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 т. 12, буква „г“ В чл. 21, ал. 1, т. 12, буква „г“ се отменя . | Не се приема | Мотивите към предложение № 1, 12 |
| 59. | 26 ноември 2020 г. 03:32:04 ч.  Taxi Club Bulgaria | **Предложение по §18**  Удостоверенията да се издават във формат ID-1 (86х54мм), 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 удостоверениета ще внесе на допълнителни защита на потребителите и ще гарантира до голяма степен безопастността при превозите. | Не се приема | Посочените характеристики ще оскъпят излишно документа без да съществува необходимост от такива защити |
| 60. | 26 ноември 2020 г. 03:32:26 ч.  Taxi Club Bulgaria | **Предложение по §18**  Удостоверенията да се издават във формат ID-1(86х54мм), 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 удостоверениета ще внесе на допълнителни защита на потребителите и ще гарантира до голяма степен безопастността при превозите. | Не се приема | Мотивите към предложение № 59 |
| 61 | 26 ноември 2020 г. 04:05:59 ч.  Taxi Club Bulgaria | **Предложение по § 10:**  Да отпадне т. 5 от предложението, а именно: „(5) При вписване на превозно средство за първи път в регистъра по чл. 4, ал. 1 от датата на първата му регистрация не трябва да са изтекли повече от 8 години.“  Мотиви:  1. В Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са определени ясни критерии за оценяване годността на автомобилите. При проверка на техническата изправност на автомобилите се следи за тяхното състояние и се доказва тяхната годност за извършване на таксиметров превоз на пътници. В критериите за оценка не присъства възраст на автомобила от което следва, че този фактор не е от съществено значение за техническото му състояние и годността му за извършване на този вид превоз.  2. Генералното определяне на граници за възраст при регистрация и край на експлоатация на автомобилите, неотчитайки констатациите и положителните заключения на председателите на комисии и техническите специалисти, които извършват периодични прегледи на ППС, не способства за устойчивото развитие на таксиметровия превоз и не допринася за сигурността и рентабилността му.  3. Трябва да отбележим, че наредбата не се изготвя само за София и всяка община притежава собствени икономически и социални особености. Възможностите на търговците се различават, като често закупуването, пребоядисването и последващата поддръжката на сравнително нови автомобили и ползването им за таксиметров превоз  се оказва нерентабилна инвестиция поради което в много от общините няма нито един регистриран автомобил за таксиметров превоз. Същевременно потребностите на населението пораждат необходимост от този вид услуга, което при липса на предоставена такава дава повод за прояви на нерегламентирани превози.  4. Не съществува правно или професионално доказателство, което недвусмислено и безспорно да доказва, че възрастта на автомобила гарантира безопасен превоз.  5. Към предложението за изменение и допълнение на Н34 не са изложени мотиви в подкрепа на конкретната точка относно възрастта на автомобилите при първоначална регистрация. | Приема се | . |
| 62. | 26 ноември 2020 г. 04:06:39 ч.  Taxi Club Bulgaria | **Предложение по § 10**  Да отпадне т. 5 от предложението, а именно: „(5) При вписване на превозно средство за първи път в регистъра по чл. 4, ал. 1 от датата на първата му регистрация не трябва да са изтекли повече от 8 години.“  Мотиви:  1. В Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са определени ясни критерии за оценяване годността на автомобилите. При проверка на техническата изправност на автомобилите се следи за тяхното състояние и се доказва тяхната годност за извършване на таксиметров превоз на пътници. В критериите за оценка не присъства възраст на автомобила от което следва, че този фактор не е от съществено значение за техническото му състояние и годността му за извършване на този вид превоз.  2. Генералното определяне на граници за възраст при регистрация и край на експлоатация на автомобилите, неотчитайки констатациите и положителните заключения на председателите на комисии и техническите специалисти, които извършват периодични прегледи на ППС, не способства за устойчивото развитие на таксиметровия превоз и не допринася за сигурността и рентабилността му.  3. Трябва да отбележим, че наредбата не се изготвя само за София и всяка община притежава собствени икономически и социални особености. Възможностите на търговците се различават, като често закупуването, пребоядисването и последващата поддръжката на сравнително нови автомобили и ползването им за таксиметров превоз  се оказва нерентабилна инвестиция поради което в много от общините няма нито един регистриран автомобил за таксиметров превоз. Същевременно, потребностите на населението пораждат необходимост от този вид услуга, което при липса на предоставена такава дава повод за прояви на нерегламентирани превози.  4. Не съществува правно или професионално доказателство, което недвусмислено и безспорно да доказва, че възрастта на автомобила гарантира безопасен превоз.  5. Към предложението за изменение и допълнение на Н34 не са изложени мотиви в подкрепа на конкретната точка относно възрастта на автомобилите при първоначална регистрация. | Приема се |  |
| 63. | 27 ноември 2020 г. 01:37:45 ч.  Кирилов | Предложение  Ще си позволя един коментар с цялото ми уважение към институциите, които регламентират, създават и упражняват контрола по дейността на професията таксиметров превоз в България. Крайно време е госпожи и господа да се научите веднъж завинаги, че когато създавате закони или наредби, които касаят бизнеса и работата на значителен брой хора, че това неминуемо засяга съдбите на тях и техните семейства. Това е изключително важно, защото когато създавате един лош закон или наредба, която вреди повече отколкото помага, било то за изсветляване, подпомагане или както и да го напиша, най-важното е да се вслушате в мнението на хората, които работят тази професия или техните професионални представители или организации. Не може да създавате непрекъснато нови регулации или проекти, които трябва да "тичаме" непрекъснато след вас и да ви обясняваме,че не стават,че са нескопосано написани,че не се вслушвате в гласовете на хората,които упражняват професията. Крайно време е когато се започне нещо подобно веднага да съдавате работни групи, които да не са "проформа",а наистина да свършат така работата, че да няма нужда след това от поправки, интервюта по медии и обяснения на обществото,какво сме сбъркали и какво трябва да поправим. Когато се поправят закони и наредби, които засягат бизнеса и работата на голям брой хора, решенията не трябва да са политически, ами професионални, трябва да се търси непрекъснато мнението на хората, които упражняват професията, а не да се създава хаос, който само пречи. Ако искаме да заприличаме на нормалните европейски държави нормативната уредба трябва да е издържана не политически,а изцяло професионално, трябва да е в интерес не само на потребителите, но и на хората, които работят професията .Надявам се този път за разлика от друг път наистина да вземете под внимание коментарите и предложенията написани на "портала" и да не стане,като друг път да ви четеме "сухите" коментари-"Приема се -не се приема", а да са наистина обосновани професионално, как и защо, както и каква е причината за приемане или отхвърляне. | Няма конкретно предложение |  |
| 64. | Юлиан Найденов  / Кмет на Община Силистра/  (преписка рег. № 04-01-00-969/7/26.11.20 г.) | 1. В § 4, т. 1, в чл. 4, ал. 1 да се създаде **изречение второ: „В срок до 31 януари 2021 година Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ създава публичен единен таксиметров регистър и осигурява техническа възможност на оправомощените от кметовете на общини длъжностни лица по ал. 3 да вписват в регистъра данните и информацията по чл. 12а, ал. 1 от Закона за автомобилните превози.“**   **Мотиви:** С определянето на срок, в който Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) да създаде публичен единен таксиметров регистър и да осигури техническа възможност на длъжностните лица, оправомощени от кметовете на общините, да оперират с този регистър, ще се осигури своевременно вписване в регистъра на данните и информацията по чл. 12а1 ал. 1 от Закона за автомобилните превози (ЗАП). Както знаете, от 1 януари 2021г. общините ще издават и разрешения за извършване на таксиметров превоз на пътници за 2021 година, с което ще се увеличи обема от информация, която подлежи на вписване в регистъра по чл. 12, ал. 4 от ЗАП.   1. В **§ 10** в чл. 10, алинея 5 **да отпадне**.   **Мотив:**  Съответствие на подзаконов нормативен акт с разпоредба на нормативен акт от по-висока степен – в ЗАП отпадна изискването при вписване за първи път в регистъра по чл. 12, ал.4 от закона от датата на първата регистрация на повторното превозно средство да не са изтекли повече от 8 години ( ДВ, бр. 60 от 07.07.2020г.)   1. В **§ 15, т. 2, чл. 14, ал. 2,** в изречението първите думи „в 30-дневен срок“ да се заменят с „в 14-дневен срок“, а в края на изречението да се постави запетая и **да се добави „****след подаване на заявлението от регистрираният търговец до кмета на общината по образец – приложение № 5ж.** В изречение второ думата „искането“ да се замени със **„заявлението“.**   **Мотив:** Съответствие на чл. 14, ал. 2 от наредбата с чл. 12, ал. 6, изречение второ от ЗАП.   1. В **§ 19, т. 1,** чл. 21, ал. 1 :    1. Преди текста на точка 2 да се добавят думите „(в сила до 07.07.2022 г.)“.   **Мотив:** Съответствие на чл. 21, ал. 1, т. 2 от наредбата с чл. 12 ал. 7, т. 2 от ЗАП.  4.2. В точка 12:  4.2.1. преди текста на буква „г“ да се добавят думите „(в сила от 08.07.2022г.)“.  **Мотив:** Съответствие на чл. 21 ал. 1, т. 12, буква „г“ от наредбата с чл. 12, ал. 7, т. 2 от ЗАП и точка 7 от Приложение №1 към чл. 2 от Наредба № 35 от 03.11.1999 г. за функционалните и техническите изисквания към електронните таксиметрови апарати с фискална памет.  4.2.2. в буква „е“ думата „цена“ да се замени с „такса“.  **Мотив:** Съответствие на чл. 21, ал 1, т. 12, буква „е“ с Приложение № 9 от наредбата.   1. В **$ 22, т. 2,** в чл. 25, алинея 3 **да отпадне.**   **Мотив:** Няма такава практика регистрираният таксиметров превозвач да подава заявление до кмета на общината при промяна на обстоятелствата, вписани в разрешението по чл. 24, ал. 1 от наредбата. При промяна в обстоятелствата регистрираните търговци подават заявление до кмета на общината за прекратяване на издаденото им разрешение, след което кандидатстват за издаване на ново разрешение за таксиметров превоз на пътници.   1. В **$ 24,** в чл. 28:   6.1. В ал. 1 **да се създаде точка 6** с текст: „6. При получено уведомление от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ по чл. 50, ал. 2.“  **Мотив:** Нормативно определение на правомощие на кмета на общината, което да упражни след получаване на уведомление от ИААА за неправомерно използване на разрешение за извършване на таксиметров превоз на пътници.  6.2. Да се създаде **нова ал. 2** с текст: „(2) При подаване на заявлението по ал. 1, т. 1 регистрираният търговец връща в общината издаденото разрешение по чл. 24, ал. 1“.  **Мотив:** Целесъобразно е, когато действието на разрешението за извършване на таксиметров превоз на пътници се прекратява по заявление на регистрирания търговец, с подаване на заявлението търговецът да върне и издаденото разрешение от кмета на общината по чл. 24, ал. 1.  6.3. Алинея 2 да стане ал. 3 и в нея накрая да се добави „в случаите по ал. 1, т. 2 – 6“.  7. В **$ 25,** в чл. 29 **да отпаднат** думите „т. 2 – 5“ и запетаята преди тях.  **Мотив:** Съответствие на чл. 29 от наредбата с чл. 24а, ал. 9 от ЗАП.   1. В **$ 35, т. 1** в чл. 45, точка 1 да бъде със следния текст:   „1. Извършва таксиметров превоз на територията на община, за която няма издадено разрешение, с изключение на общини, в които не са регистрирани таксиметрови превозвачи, както и при превоз на пътници към общината, за чиято територия е валидно разрешението по чл. 24, ал. 1. В курортни комплекси, разположени на територията на две и повече общини, таксиметров превоз може да извършва всеки регистриран търговец, който е получил разрешение за извършване на такава дейност от една от общините, на чиято територия е разположен комплексът. „  **Мотив:** Осигуряване на възможност за жители на общини, в които няма регистрирани таксиметрови превозвачи, да използват услугите на таксиметровия превоз, пътувайки към / от общини, в които има регистрирани търговци за извършване на таксиметров превоз на пътници.  9. В **$ 38,** в чл. 48, ал. 1 да бъде със следния текст: „(1) Контролът по прилагането на тази наредба се осъществява от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, на Министерството на вътрешните работи, както и от длъжностни лица, оправомощени от кмета на съответната община, относно спазване на разпоредбите на чл. 24, ал. 1 и 2.“  **Мотив:** Съответствие на чл. 48, ал. 1 от наредбата с чл. 9, ал. 11 от ЗАП.  10. В **$ 51** относно **Приложение № 5а** към чл. 10, ал. 3 накрая да се добави „КМЕТ: *имена, подпис и печат“.*  **Мотив:** Съответствие на приложение № 5а с приложение № 5 към чл. 10, ал. 2 от наредбата.  11. В **$ 52** относно **Приложение 5б** към чл. 10, ал. 3 накрая да се добави „КМЕТ: *имена, подпис и печат“.*  **Мотив:** Съответствие на **Приложение № 5б** с приложение № 5 към чл. 10, ал. 2 от наредбата.  12. В **$ 53** относно **Приложение № 5в** към чл. 10, ал. 4 думите „Бърза /3 дни/“ да се заменят с **„Бърза /3 работни дни/“,** а думите „Експресна /24 часа/“ **да отпаднат.**  **Мотив:** Има общини, които вече са изготвили проекти за изменение и допълнение на наредби на общински съвети, с които да се определят такси за идаване на промени , съгласно чл. 12, ал. 14 от ЗАП, считано от 1 януари 2021 г. Предложените срокове за извършване на съответната административна услуга от кмета на съответната община са съобпазени със сроковете по чл. 112в от проекта на Постановление за изменение и допълнение на Тарифа № 5, който беше публикуван за обществено обсъждане на интернет страницата на МТИТС и в Портала за обществени консултации на Министерския съвет през м. юни 2019г.  13. В **$ 54** наименованието на Приложение № 5г да бъде: **„Приложение № 5г към чл. 10б, ал. 1 и 3“.**  **Мотив:** Редът за отписване на превозното средство и/или водач от списъка/списъците към удостоверението за регистрация по чл. 10, ал. 1 е определен в чл. 10б, ал. 1 и 3 от наредбата.  14. В **$ 55** относно **Приложение №5д** в образеца на заявлението **да отпадне таксата** за прекратяване на правата, произтичащи от удостоверението за регистрация за извършване на таксиметров превоз.  **Мотив:** Няма логика да се заплаща такса при подаване на заявление за прекратяване на права илли стопанска дейност!  15. **Да се създаде Приложение № 5ж към чл. 14, ал. 2** и образец на **заявление за отразяване на промени в обстоятелствата, вписани в удостоверението за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници,** като един от приложените към заявлението документи да бъде **документ за платена такса.**  **Мотив:** Съответствие на чл. 14, ал. 2 от наредбата с чл. 12, ал. 6, изречение второ от ЗАП. | 1. Не се приема  2. Приема се  3. Приема се  4.1. Приема се с редакция  4.2.1. Приема се  4.2.2. Приема се  5. Приема се  6.1. Приема се с редакция  6.2. Приема се  6.3. Приема се  7. Приема се  8. Приема се с редакция  9. Не се приема  10. Приема се  11. Приема се  12. Приема се  13. Приема се  14. Приема се  15. Приема се | Изискването за създаване на регистър и сроковете, от които трябва да се използва, са определени в ЗАП  Предложението е отразено в §67  Предложението е отразено в § 24  Предложението е отразено в § 35  Мотивите към предложение № 52 |
| 65. | 27 ноември 2020 г. 19:08:08 ч.  Пепино | 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 премахна 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 регисрация 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 поекта, 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.)“. | Приема се |  |
| 66. | 27 ноември 2020 г. 19:09:38 ч.  Пепино | Мнение  Настоящият проект за изменение на Наредба 34 за таксиметровата дейност прави измемемия 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. | Няма конкретно предложение |  |
| 67. | 27 ноември 2020 г. 19:10:43 ч.  Пепино | 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 имено 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 й до вариант, отговарящ на този, за който бяха водени 4-месечни преговори с МТИТС по въпроса, а имено 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. | Не се приема | Мотивите към предложение № 1, т. 10 |
| 68. | Ваня Манова – Мениджър на Mastercar | В допълнение на предвидените промени в Наредбата, бихме искали да предложим въвеждането на задължение таксиметровите автомобили да бъдат оборудвани с електронен терминал за плащания, който да позволява заплащане на таксиметровите услуги от страна на потребителите чрез платежна карта или друг електронен платежен инструмент. Вярваме, че това би донесло редица ползи за водачите на таксиметрови автомобили, клиентите и таксиметровия бранш като цяло.  Считаме, че въвеждането на такава разпоредба е изключително навременно в условията на пандемията от Covid-19. Плащанията с платежна карта в таксиметровите автомобили представлява сигурен и удобен алтернативен метод за разплащане, който ще ограничи допълнително необходимостта от пряк контакт между водачите на таксиметрови автомобили и клиентите. Безконтактните плащания се извършват бързо и лесно, избягва се необходимостта от броене на пари и връщане на ресто, а при суми до 100 лв. не се изисква и въвеждането на ПИН код.  Безналичните плащания биха подобрили и сигурността за водачите на таксиметрови автомобили, тъй като намаляват значително риска от съхранението на големи суми пари в брой, кражби и фалшиви банкноти. В допълнение, те създават условия за привличане на нови клиенти, които предпочитат електронната форма на разплащане или нямат пари в брой в себе си при необходимост от таксиметровата услуга.  Предоставянето на избор на клиентите между безналични плащания и плащания в брой би повишило значително качеството на таксиметровите услуги в страната и клиентската удовлетвореност. Това е от изключителна важност за подобряване на имиджа на таксиметровата индустрия, който страда от практиката на некоректни търговци, тъй като би спомогнало за борбата с нелоялните търговски практики и би повишило сигурността и проследимостта на плащанията за клиентите.  Не на последно място, предвиждането на алтернативен метод за разплащане на този в кеш, би представлявало огромно улеснение за чуждестранните туристи в страната, които не винаги разполагат с местната валута.Това от своя страна е в синхрон с целите на страната ни да се позиционира като предпочитана туристическа дестинация, както и с опита на редица европейски страни, в които е въведено задължението таксиметровите автомобили да бъдат оборудвани с електронен терминал за плащания.  С оглед на гореизложеното предлагаме параграф §19 от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници да се промени както следва:  *§ 19. В чл. 21, ал. 1 се създава т. 20:*  *„20. да осигурява възможност за извършване на плащания с платежна карта или друг подобен инструмент.“*  Надяваме се, че настоящите коментари ще бъдат взети под внимание при изготвяне на окончателния вариант на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 34 от 1999 г. за таксиметров превоз на пътници. | Приема се по принцим | Осигуряването на още едни възможен начин да бъде заплатен превоза е в услуга на гражданите, ползващи този вид транспорт, но създава допълнителна тежест за търговеца, ако е задължително, особенно в малките населени места. |
| 69. | Христо Чернев – управител на „ТаксиМИ- София“ ЕООД | Разглеждаме положително предлаганите промени в Наредба 34. Същевременно имаме няколко въпроса и предложения, които биха улеснили процесите:   1. Заявлението за вписване на ново превозно средство в удостоверението на търговеца, както и заявлението за издаване разрешително за него се подават до кмета на съответната община, но в настоящия текст на проектонаредбата няма предвидена възможност да бъдат подадени едновременно. Считаме, че е целесъобразно при подаване на заявление за вписване, търговецът да декларира, че иска и разрешително за това превозно средство, ако то отговаря на изискванията и бъде вписано. Така при вписването на всеки нов автомобил ще се спести време, защото, дори ако двете процедури (вписването и издаването на разрешително) се осъществяват от различни звена на дадена община, те ще си предават информацията вътрешно и търговецът ще получи по-бързо краен резултат. Няма да се налага да се чака отговор за вписването, за да бъде подадено заявление за издаване на разрешително. 2. Както е посочено в мотивите към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба 34, предлаганите промени целят намаляване на административната тежест за лицата, осъществяващи таксиметрова дейност. В тази връзка молим за разяснения по част от предлаганите промени в Приложение 5в и Приложение 5г - заявленията за вписване и отписване на превозни средства към удостоверението за регистрация на търговеца:   а) Не разбираме каква е необходимостта в заявленията да се посочва дата на последна регистрация на превозното средство. Няма такова изискване в Закона за автомобилните превози, не е посочено и в текста на проектонаредбата (освен в самите приложения).  б) Считаме, че не е необходимо в образеца на заявление за вписване (Приложение 5в) да има графа "Собственик" - това е информация, която е налична в талона на автомобила и може да бъде установена при предвидената проверка от служителите на общината.  в) В прилаганите документи  към заявлението за вписване (Приложение 5в) е записано, че трябва да се представи "Заверено копие на документ (*договор за наем, лизинг*), удостоверяващ съгласието на собственика на автомобила да бъде вписан в списъка на превозните средства към удостоверението за регистрация (само в случаите, когато автомобилът не е собственост на търговеца).".  На практика, когато автомобилът не е собственост на търговеца, собственикът често има наемни или лизингови отношения с водача, а не с търговеца, който подава заявлението, и в тези случаи търговецът не може да предостави свой договор със собственика.  За удостоверяване на съгласието на собственика към момента се използва декларация. Това е в съответствие и с предлагания текст на проектонаредбата - член 9, т. 8 гласи, че това е *документ, удостоверяващ съгласието на собственика*, без ограничения за вида. Затова предлагаме в приложението да остане само текстът "Заверено копие на документ, удостоверяващ съгласието на собственика", без ограничаващото изброяване в скобите.   1. По отношение на възможността за прекратяване на действието на разрешително по искане на регистрирания търговец (чл. 28, ал. 1, т. 1) и задължението на търговеца за връщане на разрешителното в 3-дневен срок от прекратяване на действието (чл. 28, ал. 2), бихме искали да обърнем внимание на следното:   Необходимо е да бъде регламентирана възможност търговецът да поиска прекратяване на разрешителното и отписване от регистрацията, без да е задължен да връща самото разрешително и стикерите към него, защото съществуват случаи, в които водачът е недобросъвестен, отказва да върне разрешителното и стикерите и едностранно преустановява контактите си с търговеца. Това прави невъзможно връщането на разрешителното и стикерите от страна на търговеца, въпреки добрата му воля.  Същевременно, невръщането на разрешителното и стикерите в посочените по-горе случаи не би се отразило съществено върху възможностите за контрол от страна на различните оправомощени държавни и общински органи, тъй като със създаването на единния национален регистър те ще разполагат в реално време с актуална информация за валидността на разрешителните.   1. Новата наредба цели унифициране на процедурите и въвеждане на единни изисквания за осъществяване на таксиметров превоз в цялата страна. В тази връзка, би било целесъобразно към наредбата да бъдат приложени и единни образци на заявления за издаване на разрешителни и за прекратяване на действието им, които да бъдат използвани от всички общини. 2. Молим за разяснение и евентуална корекция в текста на чл. 40, ал. 1: "Водачът попълва редовно и точно пътната книжка *след приключване на превоза*.". Вероятно е допусната техническа грешка и текстът следва да бъде “...*след приключване на смяната*.” | Не се приема  Приема се  Не се приема  Не се приема се  Приема се  Не се приема  Приема се  Приема се  а | Това са две отделни процедури с различни изисквания за предоставяне на заявените услуги, като няма нормативна пречка заявяването на двете услуги да извърши паралелно  Посочването на дата на първа регистрация е достатъчно.  Това е информация от съществено значение необходима за последваща обработка на заявлението  Това е информация от съществено значение необходима за последваща обработка на заявлението  Търговеца носи отговорност за издаденит разрешения и следва да уреди взаимоотношенията си с лицата, извършващи дейността от негово име |