

## Сдружение „СЪЮЗ ТАКСИ”

### ИЗКАЗВАНЕ:

Уважаемо Ръководство и Членове на Обществения съвет (ОС) към МТИТС,

Аз съм д.т.н. инж. Кирил Ризов – Председател на „СЪЮЗ ТАКСИ”, сдружение с нестопанска цел (СНЦ) в бранша „Таксиметров превоз с леки автомобили”, явяващо се обединение от тип конфедерация на Националния съюз на превозвачите (НСП) с Председател Румен Крумов, Съпредседател на „СЪЮЗ ТАКСИ”, нерегистриран в ОС, а също на Браншовата камара на таксиметровите водачи и превозвачи (БКТВП), с Председател Спас Атанасов, Съпредседател на „СЪЮЗ ТАКСИ”, регистрирана в ОС, но нерегистрирана за настоящото заседание и Асоциацията на таксиметровите синдикати в България (АТСБ), с Учредител и първи Председател (понастоящем не е Председател) Стефан Боснов, Съпредседател на „СЪЮЗ ТАКСИ” с отцепената половина от АТСБ, регистриран в ОС, но нерегистриран за настоящото заседание, за което е изпратил писмено становище, от което останалите съпредседатели на „СЪЮЗ ТАКСИ”, в болшинството си, категорично се разграничаваме (виж РЕПЛИКИ). Съпредседателството на „СЪЮЗ ТАКСИ” е национален партньор с АЕБТРИ по линия на ИРУ (Международен съюз за автомобилен транспорт). И ако в ИРУ дискутираме практики, то у нас участваме в дискусиите по нормативната уредба, касаеща нашия бранш.

От името на болшинството съпредседатели на „СЪЮЗ ТАКСИ”, аз съм тук, за да изразя мнението ни по темата на днешното заседание на ОС, относно СИВАТА ИКОНОМИКА изобщо и в частност в бранша „Таксиметров превоз с леки автомобили”, което се свежда до две предложения за изменения в два закона и една практика:

1. В Закона за автомобилните превози, по-специално в чл. 24, ал. 1, където се говори за „...регистрирани превозвачи и водачи за своя сметка от името на регистрираните превозвачи...”, думата „водачи” да се замени с „данъчно задължени лица, регистрирани в Агенцията по вписванията”.
2. В Закона за местните данъци и такси да се въведе ПАТЕНТ за всеки таксиметров автомобил като форма на предварително годишно облагане на данъчно задължените лица в бранша, които не са регистрирани по ДДС, в размер от 400 до 1 000 лв, според спецификата на дадената община, като за целта: всяко такова данъчно задължено лице кандидатства за РАЗРЕШИТЕЛНО за всеки таксиметров автомобил, включен в списъка с автомобили на съответния превозвач, пред дирекция „Транспорт” на съответната община по общоприетия за момента ред, а само след получаване на официално разрешение (на база съответно проучване) заплаща еднократно (повтарям, **еднократно**) **пълния размер на годишния патент** и срещу този документ получава самото разрешително от съответната дирекция „Транспорт” за съответния таксиметров автомобил. Данъчно задължените лица в бранша, регистрирани по ДДС,

не плащат патент за всеки свой таксиметров автомобил, а се облагат данъчно, както е понастоящем, т. е. без изменение.

3. Тъй като само със законодателни промени няма как да излезем в по-голяма степен от сивата икономика, то тук е мястото да споменем накратко за инициативата на болшинството от съпредседателите на „СЪЮЗ ТАКСИ“ относно реализацията на проекта ни с условно име „ТАКСИ ГРУП“. За протокола на днешното заседание на ОС в писмен вид, за пълнота, ще предоставя в приложение пълния текст на проекта „ТАКСИ ГРУП“ заедно с настоящото изказване и последвалите реплики.

Съвсем накратко, същността на проекта „ТАКСИ ГРУП“ се изразява в появата на данъчно задължени лица в бранша „Таксиметров превоз с леки автомобили“, които осъществяват всички дейности от ниво ПРЕВОЗВАЧ надолу, тъй като дейностите от ниво ПРЕВОЗВАЧ нагоре са достигнали своята кулминация. Те закупуват автомобилите и наемат чрез трудови договори шофьорите, на които изплащат заплати, осигуровки и т. н. На практика, за първи път в бранша се реализират четирите принципа, изложени в приложението ПРОЕКТ „ТАКСИ ГРУП“.

#### **РЕПЛИКИ:**

1. Никога и по никакъв начин не можем да се съгласим, че на шофьорите от бранша „Таксиметров превоз с леки автомобили“ им е необходимо свидетелство за управление на МПС от категория „С“, тъй като нямаме нищо общо с камионите.
2. Никога и по никой начин не можем да се съгласим, че таксиметровите автомобили могат да работят след навършване на десет години от първоначалната им регистрация, защото ще отворим вече затворената с голям зор врата за нахлуване на пълните таксиметрови ментета (без всякакви документи).
3. Регистрация, както за този първи Обществен съвет към МТИТС, така и за следващите, може да се извършва само преди първото му заседание и само след представяне на удостоверение от Агенцията по вписванията или съдебно удостоверение за актуално състояние, за да се избегне достъпа в ОС на фантоми и техни писмени становища. До **напълно свободна регистрация** може да се допускат само сдружения с нестопанска цел от тип: работодателски, синдикални, браншови и граждански, имащи отношение към практики и инициативи във връзка с предложения за изменения и допълнения на нормативната уредба регулираща дейностите, подведомствени на съответното министерство.

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ: ПРОЕКТ „ТАКСИ ГРУП“**

1. В бранша „Таксиметров превоз с леки автомобили“ от едната страна са браншовите организации, регистрирани като юридически лица с нестопанска цел и призвани да решават проблемите на субектите в бранша, а именно ВОДАЧИ и ПРЕВОЗВАЧИ, а от другата страна са таксиметровите компании, регистрирани като юридически лица със стопанска цел, работещи като франчайзодатели и/или лизингодатели и много по-рядко като работодатели, наемащи на трудов договор водачи за своите автомобили, но явяващи се превозвачи по смисъла на „Закона за автомобилните превози“ и произтичащите от него наредби № 34 и 35, включващи в своя списък с автомобили такива на други работодатели (физически или юридически лица) които обгрижват своите автомобили и водачи, и работят под франчайзинга (и често под лизинга) на своя превозвач или на гореспоменатата таксиметрова компания.
2. Надграждане в бранша „Таксиметров превоз с леки автомобили“ при очертаната по-горе накратко структура на бранша не се налага нито по посока на юридическите лица с нестопанска цел, нито по посока на юридическите лица със стопанска цел. Визирайки качеството на услугата „таксиметров превоз с лек автомобил“ се налага само подграждане при юридическите лица със стопанска цел. Това важи главно за големите таксиметрови компании (с брой на автомобилите над 500 в списъка с автомобили към разрешителното им за превозвач) и по-малко или никак за средните компании (с брой на автомобилите между 200 и 500) и/или почти никак за малките компании (с брой на автомобилите под 200).
3. Смисълът, който влагаме в понятието „подграждане“ включва появата на едно или повече юридически лица със стопанска цел, което да разтовари голямата таксиметрова компания от функциите на данъчно задълженото лице (ДЗЛ), за да се повиши качеството на услугата „Таксиметров превоз с леки автомобили“. Голямата таксиметрова компания запазва за себе си функциите на франчайзодател и/или лизингодател, и превозвач, а новото юридическо лице (лица) изпълнява функциите на ДЗЛ.
4. Едно такова ново юридическо лице може да разтовари и самичко не само една, а повече или всичките големи таксиметрови компании на територията на едно населено място (например, столицата). За да разберем по-добре функциите на това юридическо лице, следва да гледаме на него като на проект с условно наименование „ТАКСИ ГРУП“.
5. „ТАКСИ ГРУП“ като юридическо лице се регистрира по Закона за данъка върху добавената стойност (ЗДДС), т. е. освен годишен данък печалба, плаща и месечен данък добавена стойност във връзка с обгрижването на всеки свой автомобил, който винаги ще надхвърля в пъти месечната равностойност на патента за един таксиметров автомобил. Всички автомобили са собственост на „ТАКСИ ГРУП“ и могат да бъдат включени поотделно във всеки от списъците с автомобили на другите превозвачи, които ги представляват пред съответната община и пред държавата.

В „ТАКСИ ГРУП“ всеки водач (най-малко един, а обикновено двама на един автомобил) е на заплата и осигуряване по трудов договор.

6. Качеството на услугата „Таксиметров превоз с лек автомобил” в проекта „ТАКСИ ГРУП” ще се повиши до непознато за момента ниво в бранша с прилагането на следните четири принципа: а) „БЪРЗА ПОМОЩ”; б) „ФОРМУЛА 1”; в) „ДОБЪР СОБСТВЕНИК – ДОБЪР СТОПАНИН”; г) „НИТО ЛИЗИНГ, НИТО АРЕНДА, А ЛИЗИНГ ЧРЕЗ АРЕНДА”.
7. ПРИНЦИПЪТ „БЪРЗА ПОМОЩ”: свързан е с аварийните мероприятия при обгрижването на всеки от автомобилите на „ТАКСИ ГРУП”. Каквото и да се случи с един автомобил на пътя, този автомобил по най-бързия възможен начин се отвежда на собствен ход или със собствена пътна помощ до съответната сервизна клетка на „ТАКСИ ГРУП” (по подобие на услугата на „БЪРЗА ПОМОЩ” за пострададал човек).
8. ПРИНЦИПЪТ „ФОРМУЛА 1”: Както извънредните, така и планираните ремонти на кой да е автомобил на „ТАКСИ ГРУП” в коя да е негова сервизна клетка се извършват по най-бързия възможен начин по подобие на автомобил от „ФОРМУЛА 1” в съответния бокс при състезание, с цел възможно най-бързото завръщане на таксиметровия автомобил на пътя.
9. ПРИНЦИПЪТ „ДОБЪР СОБСТВЕНИК – ДОБЪР СТОПАНИН”:

„ДОБЪР СОБСТВЕНИК”: Целта на „ТАКСИ ГРУП” е във всеки момент да бъде най-добрият собственик на таксиметрови автомобили в бранша по оценка на клиентите. Тази цел е постигната, ако клиентите спират предимно таксиметрови автомобили, обозначени с ленти с надпис „ТАКСИ ГРУП”, залепени на всяка от двете колони на предното стъкло и със съответните светлинни идентификации (виж снимките по-долу). Такова качество може да се постигне само с къртовски труд на огромен екип от съмишленици.

ВСЕКИ ОТ АВТОМОБИЛИТЕ НА „ТАКСИ ГРУП” във всеки момент:

- а) е технически изправен; чист отвън; чист отвътре; с подходящи калъфи (чисти) за седалки, облегалки и подглавници; с подходящ ароматизатор; с подходяща, според сезона, температура в купето; чисти гумени легени за краката; чисти стъкла; чисто арматурно табло; чисти облицовки на вратите; чист таван; чисти сенници, колани, дръжки, страници, пространства около вратите и пространство под задното стъкло; блести от чистота под предния и под задния капак;
- б) има всички стикери на предните и задните стъкла (в това число целогодишен ваучер и стикери „Пушенето забранено”, във връзка с дейността и според законодателството на Р България); с възможности за: слушане на предпочитана музика, гледане (евентуално) на предпочитана телевизия, използване (евентуално) на Интернет; с реализирани: система тип GPS, навигационна система, паник-бутон, радиостанция за (евентуална) комуникация с ЦДП и/или колеги-водачи, GSM за връзка със собственика, неговия екип, сервизните му клетки и “ПЪТНА ПОМОЩ”.

Всеки от водачите на „ТАКСИ ГРУП” във всеки момент и във всеки автомобил е:

- а) изкъпан, избръснат, подстриган при започване на смяната;
- б) във времето получава униформа, включваща шапки, ризи, тениски, пуловери, якета и за специални случаи – бели ръкавици и черни папийонки (шофьорите се снабдяват за своя сметка само с черни панталони, колани и обувки);
- в) внимателен, учтив и галантен (при необходимост отваряне на вратата за сядане/слизане на съответния клиент), сам качва или сваля багажа на клиента.
- г) обучаван на всичко свързано с професията, в това число и елементарно владеене на английски език.

„ДОБЪР СТОПАНИН“: Във всеки автомобил има по двама водачи (дневна/нощна смяна), единият от които е старши, а другият – младши. Младшият може във времето да бъде освобождаван само по предложение на старшия, а старшият може във времето да бъде освобождаван само от собственика, при неспазване на вътрешнофирмения правилник, голяма част от който изложихме по-горе. Само така на клиентите се гарантира възможно най-високо качество на услугата „Таксиметров превоз с лек автомобил“ чрез „ТАКСИ ГРУП“. С други думи, всеки от водачите, за да работи в „ТАКСИ ГРУП“, трябва да бъде ДОБЪР СТОПАНИН във всеки ден, месец, година, от общо четирите години експлоатация на всеки автомобил на „ТАКСИ ГРУП“ преди последният да бъде подарен от собственика на водача/водачите ЗА ВЯРНА СЛУЖБА НА „ТАКСИ ГРУП“ (с нотариално заверен договор за прехвърляне на собствеността).

#### 10. ПРИНЦИПЪТ „НИТО ЛИЗИНГ, НИТО АРЕНДА, А ЛИЗИНГ ЧРЕЗ АРЕНДА“:

При съвременните лизингови отношения на печалба винаги е ЛИЗИНГОДАТЕЛЯТ, а на загуба винаги е ЛИЗИНГОПОЛУЧАТЕЛЯТ, защото последният хем плаща лизингови вноски, хем обгрижва автомобила. Обратното е при съвременните арендни отношения – на печалба винаги е АРЕНДОПОЛУЧАТЕЛЯТ, защото плаща само арендни вноски, а АРЕНДОДАТЕЛЯТ е почти винаги на загуба, защото обгрижва автомобила. Ето защо, нивото на качеството на услугата „Таксиметров превоз с леки автомобили“ не може да се повиши над съществуващото в момента ниво. Това се преодолява в „ТАКСИ ГРУП“ чрез едновременното прилагане на изброените четири принципа. ДОБРИЯТ СОБСТВЕНИК тук създава идеалните условия за работа на водачите (нямат никаква грижа; работят според вътрешнофирмения правилник, изложен по горе, наети са с трудов договор на заплата и са осигурени). С вноските си към собственика (ежедневни, не включващи похарченото за гориво и придобитото като бакшиш) водачите все едно, че работят на аренда, но в края на четиригодишната експлоатация на автомобила, те стават негови собственици, все едно че през тези четири години са работили на лизинг и все едно, че през тези четири години собственикът е бил арендодател, тъй като той е обгрижвал автомобила. С други думи, собственикът и стопаните имат еднопосочни интереси и единствено благодарение на това е възможно повишаване качеството на услугата „Таксиметров превоз с леки автомобили“.

Светлинна идентификация на такси на „ТАКСИ ГРУП“ към съответния превозвач:

