

Някои елементи на системата за регулиране на таксиметровата дейност в Р. България

Велизара Пенчева, Димитър Грозев

Some Elements of the System for Regulating the Taxi Business in Bulgaria. At this research an analyse of regulations governing the second taxi driver of a car and offered solutions to the separate reporting of its financial income.

Key words: automobile transport, taxi driver, authorization.

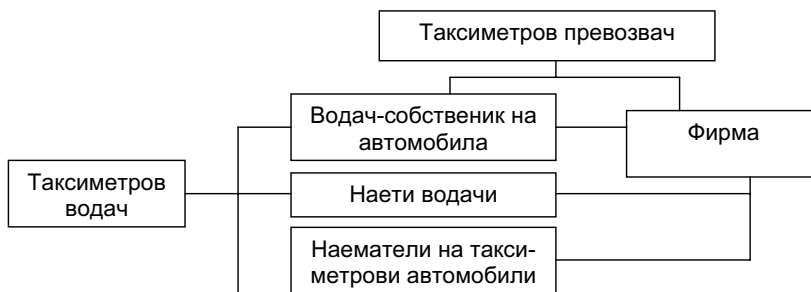
ВЪВЕДЕНИЕ

Таксиметровите превози са сложна дейност [2]. За съжаление голяма част от литературата посветена на тях ги разглежда като еднородни и не отчита сложността на техните субпазари и различията в организационни структури.

Лицензионният режим за извършване на таксиметров превоз на пътници с леки автомобили в страната е заменен с регистрационен от 2003 год., регламентиран в Закона за автомобилните превози [3]. За вписване в регистъра водачите трябва да отговарят на изискванията за благонадеждност и професионална компетентност. Отпадна условието за финансова стабилност. Задължително условие за водачите е местата в колите да бъдат застраховани, а също и да бъде платена застраховка "Гражданска отговорност". Разрешението за таксиметров превоз на пътници се издава от кмета на общината или от упълномощено от него лице. Общинският съвет определя срока на валидност на разрешението, който е еднакъв за всички превозвачи и не е по-малък от 12 месеца. Общинският съвет определя и броя на таксиметровите автомобили, работещи на територията на общината, както и условията и реда за разпределянето им между превозвачите. Изискванията към електронните таксиметрови апарати с фискална памет се определят с наредба на министъра на транспорта, на министъра на финансите и на председателя на Държавната агенция за метрология и технически надзор. Пазарът за таксиметрови превози в страната е наситен и твърде често има нелоялна конкуренция. Причините за това са най-разнообразни. Една от тях е разгледана в настоящия материал и са предложени възможни решения на проблема.

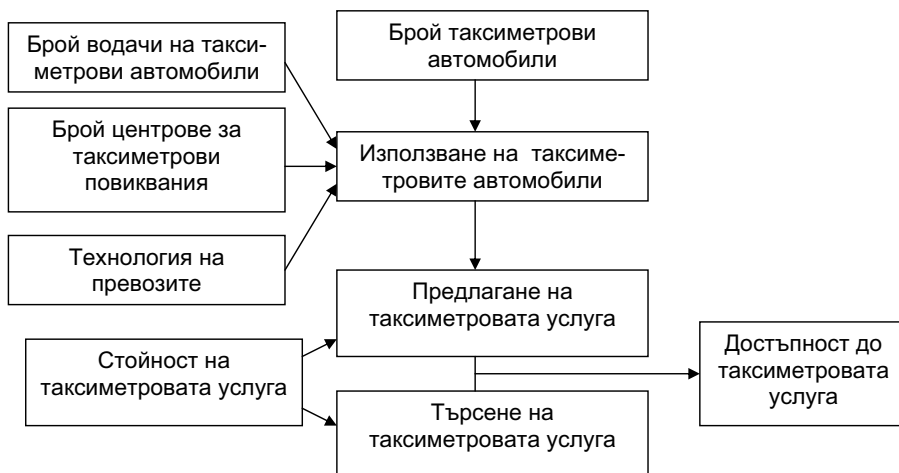
ИЗЛОЖЕНИЕ

Една от отличителните характеристики на таксиметровите превози е големия брой малки превозвачи. Често превозваът е собственик на таксиметровия автомобил и негов водач, освен това той може да работи с наети таксиметрови водачи или с наематели на таксиметровите му автомобили (фиг.1).



Фиг. 1. Отношения между таксиметров превозвач и таксиметрови водачи

На фиг. 2 е показана връзката между отделните елементи на таксиметровите превози: таксиметрови автомобили, водачи и технология на превозите. Те са пряко свързани с ефективното използване на таксиметровия автомобил, което има тясна връзка с предлагането и търсенето на таксиметровата услуга.

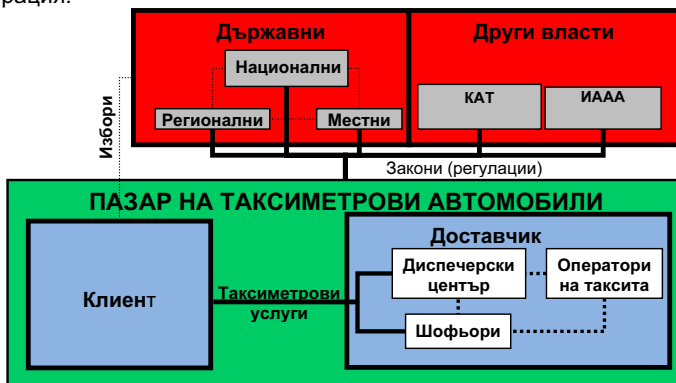


Фиг. 2. Основни елементи формиращи ефективното използване на таксиметровия автомобил

На Фиг.3 са указани основните връзки в таксиметровия пазар. В рамките на тази връзка се дефинират три основни групи законни регулации. Те са:

- директна бариера при регистрация;
- индиректна бариера при регистрация;
- регулация на цените (табл. 1) [4].

Директната бариера при регистрация се състои от количествени и качествени регулационни изисквания към водачите. Докато индиректни бариери при регистриране покриват всички други аспекти, които създават бариери за получаване на разрешително. Изискванията към таксиметровите оператори и таксиметровите автомобили са важни за съответствие изискванията към таксиметровата регистрация.



Фиг.3. Основни връзки на пазара за таксиметрови превози

Табл.1. Видове регулационни практики в таксиметровата дейност в някои държави

		ЦЕНИ	
		Дерегулирани	Регулирани
КАЧЕСТВО	Дерегулирани	Швеция	Ирландия
		Нова Зеландия	Холандия
		Някой градове на САЩ	Някой градове на САЩ
	Регулирани	Норвегия	Канада
			Някои градове на САЩ

Към 31.12.2008 г. в България има регистрирани около 48 000 таксиметрови водачи и около 32 000 таксиметрови автомобили, т.е. на един таксиметров автомобил има средно 1,5 водачи или около 16 000 водачи работят като втори водач на таксиметров автомобил.

Според Чл. 24 от Закона за автомобилните превози, таксиметровите превози на пътници се извършват от регистрирани превозвачи или от водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка. Текста „от името на“ създава проблем при определянето на дохода на втория водач на таксиметровия автомобил, ако трудовия договор между превозвача и втория водач не е регистриран по указания ред в Националната агенция по приходите. От това следва намалена възможност или липса на контрол на транспортната дейност на превозвачите и нелоялна конкуренция.

Ще представим възможните решения за решаване на проблема.

1. Регистриране на таксиметровия автомобил, като самостоятелна финансова единица.

Предимства:

- лесно регулиране броя на автомобилите и водачите и лесен последващ контрол от органите на Изпълнителна агенция автомобилна администрация и Национална агенция по приходите. Напълно ще изчезнат нерегламентираните таксиметрови автомобили и негодни водачи. Ще се повиши събираемостта на плащания към Национална агенция по приходите;

- увеличаване на времето за подържане и обслужване на таксиметровия автомобил и от там увеличаване на неговата сигурност и продължителност на работа. Намалването на денонощната експлоатация от 24 на 12 часа ще доведе до освобождаване на време за осигуряване на изискванията за сигурност. Възможно е да се увеличи честотата на проверките за годност на автомобила. Като цяло ще се повиши надежността на таксиметровите превози.

- преразпределение на работните часове. На територията на град Русе има близо 700 таксиметрови автомобили [2], като 300 от тях се експлоатират от двама таксиметрови водачи. Изследванията показват, че от таксиметровите автомобили, които работят с двама водачи само около 50 автомобила работят по установения нормативен ред, останалите 250 автомобила с около 500 водача работят без спазване на нормативните изисквания. При въвеждане на

изискването за управление на таксиметров автомобил само от един водач тези 500 водачи ще бъдат принудени да се регистрират по новите изисквания. Приемаме, че 350 от тях ще регистрират отделни финансови единици. Ако 250 автомобила работят с двама водачи по 24 часа, то общия брой работни часове ще е 6000 за денонощие, а при 350 за по 12 часа общия брой е 4200. Така се получава разлика от 1800 работни часа, които ще се преразпределят върху 800 таксиметрови автомобили. Това ще доведе до увеличаване на работните часове с по 2 часа и половина за денонощие.

Недостатъци:

- натоварване на отделния водач с разходи по поддържане на дейността и евентуални лизингови вноски;
- неефективно използване на автомобилите

2. Въвеждане на самостоятелни касови апарати, фискализирани на отделен таксиметров водач, с възможност за едновременна употреба в един таксиметров автомобил.

Предимства:

- ясно разделение и отчетност на приходите между отделните водачи;
- създават се условия за ефективно използване на автомобила през цялото денонощие.

Недостатъци:

- решението е възможно само при осигуряване на възможност за прилагането на мобилни касови апарати в таксиметровата дейност.

3. Въвеждане на касови апарати с поставени няколко фискални паметни с възможност един апарат за се ползва независимо от няколко водачи.

Предимства:

- разделно отчитане на приходите между отделните водачи и запомнене във фискалната памет на един апарат;
- създават се условия за ефективно използване на автомобила през цялото денонощие.

Недостатъци:

- решението е възможно само при наличие на пазара на касови апарати с няколко фискални паметни.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В резултат на направения преглед на нормативната уредба и съществуващата практика за отчитане на приходите на втория водач на таксиметров автомобил се установява, че не са създадени достатъчно добри условия за точното им отчитане. Предложените в настоящата работа решения могат да разрешат съществуващите проблеми и да доведат до значително намаляване на нелоялната конкуренция при таксиметровите превози.

ЛИТЕРАТУРА

1. Симеонов, Д.Г., В. Пенчева. Взаимодействие на видовете транспорт, Русе, 2001 г.
2. Страница на Община Русе. Русе. 2009. <http://www.ruse-bg.eu>.

3. Pentcheva V., A. Ruseva, E. Ruseva, As. Asenov. Dispatching of automobile service systems. Annals of the Faculty of Engineering Hunedoara. Tome IV. Fascicule 2. 2007. ISSN 1584-2665. p.13-18
4. Annexe J, Impact of taxi market regulation - an international comparison, November 2003, www.oft.gov.uk

За контакти:

доц. д-р Велизара Иванова, Катедра „Транспорт“, Русенски университет “Ангел Кънчев”, Тел.: 082 888 377, E-mail: vpencheva@ru.acad.bg

инж. Димитър Грозев, докторант в Катедра „Транспорт“, Русенски университет “Ангел Кънчев”, Тел.: 082 888 605, E-mail: dgrozev@ru.acad.bg

Изследванията са подкрепени по договор № **BG051PO001-3.3.04/28**, „Подкрепа за развитие на научните кадри в областта на инженерните научни изследвания и иновациите“. **Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“ 2007-2013, съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз“.**

Докладът е рецензиран.