Приложение № 1

ХРОНОЛОГИЯ

на ценовото регулиране на таксиметровия превоз в Закона за автомобилните превози

Хронологията е съставена по обнародваните текстове в „Държавен вестник“, законопроектите, докладите на комисиите и стенограмите на Народното събрание, публикувани на parliament.bg, и по публичните позиции на Комисията за защита на конкуренцията (КЗК). Цитатите са дословни. Номерацията на алинеите е към момента на съответното изменение: днешната чл. 24а, ал. 11 е до 2016 г. ал. 5.

I. 2007 до 2011 г.: позицията на КЗК и максималните цени

17.07.2007 и 25.06.2010. С Решение № 553/17.07.2007 г. и Решение № 731/25.06.2010 г. КЗК заявява, че не подкрепя въвеждането на каквато и да е форма на ценова регулация на таксиметровите услуги.

[1] позицията на КЗК от март 2015 г., където двете решения са посочени.

10.02.2011. 41-вото Народно събрание приема Закон за изменение и допълнение на ЗАП (ДВ, бр. 17 от 25.02.2011 г.). С § 14 в чл. 24а се създават ал. 5 и 6:

§ 14: *„(5) Общинските съвети определят максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община, където е издадено разрешението по ал. 1. (6) Цените по ал. 5 се актуализират най-малко веднъж годишно.“*

Със същия закон в чл. 5, ал. 1 се добавя изключението „с изключение на цените по чл. 24а, ал. 5“, а с § 31 се създава чл. 94, ал. 3 със санкция само за превоз над максималната цена:

§ 31: *„(3) Който извършва таксиметров превоз по цена за километър пробег над максимално определената от общинския съвет за територията на съответната община, се наказва с глоба или с имуществена санкция 3000 лв. …“*

[2] ДВ, бр. 17 от 2011 г.; текстовете за цените влизат в сила три месеца след обнародването (26.05.2011 г.).

II. 2014 г.: минималните цени

06.02.2014. Народните представители Камен Костадинов (ДПС), Ердинч Хайрула и Георги Свиленски (КБ) внасят Законопроект за изменение и допълнение на ЗАП № 454-01-14 (три страници). Законопроектът изменя чл. 24а, ал. 2 и 3 (документите и срокът на разрешението за таксиметров превоз). Цените не се засягат. Мотивите започват така:

Мотиви: *„Основната цел на законопроекта за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози е намаляване на административната тежест за бизнеса.“*

[3] законопроект № 454-01-14, parliament.bg.

05.03.2014 и 19.03.2014. Комисията по регионална политика и местно самоуправление (11 „за“, 1 „въздържал се“) и водещата Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения предлагат законопроекта за първо гласуване. Докладите описват удължаването на лицензите и облекчаването на разрешителния режим. За цени не се говори.

[4] докладите на двете комисии за първо гласуване.

03.04.2014. Народното събрание приема законопроекта на първо гласуване: гласували 98 народни представители, „за“ 75, „против“ няма, „въздържали се“ 23.

[5] стенограма на пленарното заседание от 03.04.2014 г.

Между първо и второ гласуване. Народните представители Петър Мутафчиев и Станислав Владимиров правят две предложения, които не са в законопроекта, приет на първо гласуване: допустимата възраст на таксиметровите автомобили да стане 15 вместо 10 години (чл. 24, ал. 2) и:

Предложението: *„В чл. 24а, ал. 5 след думата „определят" се добавя „минимални и"."*

[6] доклад на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения за второ гласуване.

29.05.2014. Комисията приема предложението за 15-те години: „за" 8, „против" 6.

[7] стенограма на заседанието на комисията от 29.05.2014 г.

05.06.2014. Комисията продължава второто гласуване. По друго предложение, внесено между двете гласувания (таксита с 8+1 места), народни представители възразяват срещу внасянето на нови текстове на този етап:

Станислав Иванов (ГЕРБ): *„Вкарват се текстове между първо и второ четене единствено когато те кореспондират с текстовете от първо четене. ... Нямаше дебат на първо четене затова нещо."*

Иван Вълков: *„Аз мисля, че не е желателно този текст да се вкарва в настоящия момент."*

Председателят на комисията не подлага това предложение на гласуване. След това комисията разглежда предложението за минималните цени. Единственото изказване по него:

Петър Мутафчиев: *„Казвам го ясно, има максимални цени. Целта е да има и минимални цени, за да е ясно ограничението и да няма спекулации, тъй като при липсата на минимална цена се получава някой път и нелоялна конкуренция и същевременно ощетяване на клиентите, защото не винаги се предлага тази цена, която е записана."*

Предложението е прието: „за" 9, „против" няма, „въздържали се" 7. На заседанието присъства председателят на Националната асоциация за защита на превозвачите и таксиметровите водачи, гр. Пловдив.

[8] стенограма на заседанието на комисията от 05.06.2014 г.

Докладът за второ гласуване. Мотиви към предложението за минималните цени в доклада няма:

Докладът: *„Предложение от народните представители Петър Мутафчиев и Станислав Владимиров / В чл. 24а, ал. 5 след думата „определят" се добавя „минимални и". / Комисията подкрепя предложението."*

[6]

09.07.2014. Второ гласуване в пленарна зала. Докладчик е Георги Свиленски, председателства Мая Манолова:

Председател Мая Манолова: *„Уважаеми колеги, има ли изказвания по докладвания от господин Свиленски параграф? Няма."*

Параграфът (§ 9, с минималните цени) е приет: гласували 88 народни представители, „за" 85, „против" няма, „въздържали се" 3. Законът е обнародван в ДВ, бр. 60 от 22.07.2014 г.

[9] стенограма на пленарното заседание от 09.07.2014 г.; ДВ, бр. 60 от 2014 г.

Октомври и ноември 2014. Бургас, Пловдив и Варна въвеждат минимални тарифи. КЗК започва производство по застъпничество по собствена инициатива.

[10] „Капитал“, 12.12.2014 г.

III. 2015 до 2017 г.: препоръката на КЗК и санкцията за по-ниска цена

18.03.2015. С Решение № 251 от 18.03.2015 г. (производство по застъпничество) КЗК се произнася по минималните цени и препоръчва отмяната им:

КЗК: *„Минималните цени увреждат по непосредствен начин и потребителите, тъй като изземват по непазарен начин определен дял от ползите, които биха произтекли за тях от наличието на ефективна ценова конкуренция на пазара.“*

Комисията предлага отмяна на чл. 24а, ал. 5 ЗАП и чл. 3а от Наредба № 34/1999 г. (минималните и максималните цени), на чл. 94, ал. 3 ЗАП (санкцията) и на чл. 24а, ал. 4 ЗАП (броя на такситата).

[1] „КЗК отново изразява позицията си, че въвеждането на минимални цени на таксиметровите превози ограничава конкуренцията на пазара“, Инфобизнес на БТПП, 21.03.2015 г.

26.03.2015. Заместник-председателят на транспортната комисия Иван Вълков (ГЕРБ) заявява, че е нужно обществено обсъждане. Темата не е обсъждана нито в комисия, нито в пленарна зала.

[11] „Управляващите не бързат с премахването на минималните цени на такситата“, „Капитал“, 26.03.2015 г.

16.06.2016. Министерският съвет внася законопроект № 602-01-33. С § 25 санкцията по чл. 94, ал. 3 се разширява и за по-ниската цена:

Законопроектът: *„§ 25. В чл. 94, ал. 3 думата „извършва“ се заменя с „допусне извършването на“ и след думата „пробег“ се добавя „под минимално и/или“.“*

Мотивите обясняват § 23 до 29 общо: съставите на нарушенията „да бъдат разписани по-ясно, точно и изчерпателно“. За санкцията за по-ниска цена отделно обяснение няма.

[12] законопроект № 602-01-33, parliament.bg.

18.01.2017. 43-тото Народно събрание приема общия законопроект (ДВ, бр. 9 от 2017 г.). Докладът за второ гласуване: „Комисията подкрепя текста на вносителя за § 26.“ От тогава превозът под минималната цена се наказва като превоза над максималната: глоба или имуществена санкция 3000 лв. и отписване на автомобила.

[13] доклад за второ гласуване по общия законопроект № 653-19-30; ДВ, бр. 9 от 2017 г.

2018. В бележка до Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) КЗК описва хронологията и посочва:

КЗК: *„the minimum prices protect the existing market participants and especially the ones that are ineffective.“ (минималните цени защитават съществуващите участници на пазара и особено неефективните)*

[20] Note by Bulgaria, DAF/COMP/WP2/WD(2018)14, т. 6; там са изброени и решенията № 553/2007, № 731/2010 и № 251/2015.

24.11.2021. БНААП публикува „СОС предлага общински картел за такситата“: основната част от такситата в София работят на цени, близки до минималните.

[21] aktivnipotrebiteli.bg, 24.11.2021 г.

IV. 2020 г.: ежегодното определяне до 31 октомври

08.01.2020. Министерският съвет внася законопроект № 002-01-2. Предложеният § 19 изменя чл. 24а, но не засяга цените.

[14] законопроект № 002-01-2 (сканиран), стр. 10.

Между първо и второ гласуване. Народните представители Халил Летифов и Ихсан Хаккъ предлагат:

Предложението: *„4. В ал. 12 накрая се добавя „в срок до 31 октомври на всяка календарна година“. 5. Създава се ал. 13: „(13) Когато общинският съвет не е актуализирал цените по ал. 11 в срока по ал. 12, са валидни определените текущи цени.““*

„Комисията подкрепя предложението по принцип“ и го включва в нова редакция на чл. 24а, ал. 11.

[15] доклад на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения за второ гласуване, 24.06.2020 г.

25.06.2020. Второ гласуване в пленарна зала, председателства Емил Христов:

Председател Емил Христов: *„Изказвания, колеги? Няма.“*

Параграф 19 е приет: гласували 95 народни представители, „за“ 80, „против“ няма, „въздържали се“ 15. Законът е обнародван в ДВ, бр. 60 от 07.07.2020 г.; новата ал. 11 е в сила от 01.01.2021 г.:

ЗАП: *„(11) Общинските съвети определят в срок до 31 октомври минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа за следващата година, валидни за територията на съответната община. …“*

[16] стенограма на пленарното заседание от 25.06.2020 г.; ДВ, бр. 60 от 2020 г.

V. 2025 и 2026 г.: София

23.10.2025. Столичният общински съвет приема методика за автоматично индексиране на минималните и максималните цени и увеличение на тарифите с 18,6 % от 01.01.2026 г. (32 „за“, 4 „против“, 3 „въздържали се“).

[17] БТА, 23.10.2025 г.

24.09.2026. Столичният общински съвет приема увеличение с 5,3 % от 01.01.2027 г. Минималната дневна цена става 0,77 евро за километър (0,73 евро през 2026 г.). Решението е прието с 35 гласа „за“, 6 „против“ и 5 „въздържали се“.

[18] БТА, 24.09.2026 г.; Столица.bg, 23.10.2026 г.

20.10.2026. В отговор на запитване на общинския съветник Христо Копаранов КЗК посочва, че голяма част от таксиметровите превозвачи предлагат цени, равни или близки до минималните, което е признак за липса на ефективна ценова конкуренция, и че минималните цени не гарантират по-високо качество или сигурност на услугата.

[19] Столица.bg и Novinata.bg, по съобщение на общинските съветници; текстът на отговора на КЗК не е публикуван.

VI. Обобщение

1. Минималните цени (2014 г.) и ежегодният срок до 31 октомври (2020 г.) не са били в законопроектите, когато те са внесени и приети на първо гласуване. И двата текста са добавени между първо и второ гласуване по предложение на народни представители.

2. И в двата случая в пленарна зала по тях не е имало нито едно изказване.

3. Единственото публично обяснение на минималните цени е изказването в комисията на 05.06.2014 г. По санкцията за по-ниска цена (2016 и 2017 г.) отделно обяснение няма.

4. КЗК се е произнасяла срещу ценовото регулиране на таксиметровия превоз през 2007, 2010, 2015, 2018 (пред ОИСР) и 2026 г.

Източници

[1] Инфобизнес на БТПП, 21.03.2015 г., infobusiness.bcci.bg/comp-21-3-15.html (позицията на КЗК).

[2] ДВ, бр. 17 от 2011 г., dv.parliament.bg (idMat=45099).

[3] Законопроект № 454-01-14 от 06.02.2014 г., parliament.bg/bills/42/454-01-14.pdf.

[4] Доклади за първо гласуване: Комисия по регионална политика и местно самоуправление (05.03.2014 г.); Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения (19.03.2014 г.), parliament.bg.

[5] Стенограма на пленарното заседание от 03.04.2014 г., parliament.bg.

[6] Доклад за второ гласуване по законопроект № 454-01-14, Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения, parliament.bg.

[7], [8] Стенограми на заседанията на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения от 29.05.2014 г. и 05.06.2014 г., parliament.bg.

[9] Стенограма на пленарното заседание от 09.07.2014 г., parliament.bg; ДВ, бр. 60 от 2014 г. (idMat=86594).

[10] „Все по-скъпи и стари таксита“, „Капитал“, 12.12.2014 г.

[11] „Управляващите не бързат с премахването на минималните цени на такситата“, „Капитал“, 26.03.2015 г.

[12] Законопроект № 602-01-33 от 16.06.2016 г., parliament.bg/bills/43/602-01-33.pdf.

[13] Доклад за второ гласуване по общ законопроект № 653-19-30, 11.01.2017 г., parliament.bg; ДВ, бр. 9 от 2017 г.

[14] Законопроект № 002-01-2 от 08.01.2020 г., parliament.bg/bills/44/002-01-2.pdf.

[15] Доклад за второ гласуване по законопроект № 002-01-2, 24.06.2020 г., parliament.bg.

[16] Стенограма на пленарното заседание от 25.06.2020 г., parliament.bg; ДВ, бр. 60 от 2020 г. (idMat=149452).

[17] БТА, 23.10.2025 г. (препечатано от utroruse.com/article/1162260).

[18] БТА, 24.09.2026 г., bta.bg/bg/news/bulgaria/1210919.

[19] stolica.bg/mestna-politika/kzk-minimalnite-tarifi-na-taksitata-ogranichavat-tsenovata-konkurentsiya; novinata.bg.

[20] OECD, Note by Bulgaria, DAF/COMP/WP2/WD(2018)14, one.oecd.org.

[21] „СОС предлага общински картел за такситата“, aktivnipotrebiteli.bg, 24.11.2021 г.