Приложение № 3

ЦЕНИТЕ НА ТАКСИМЕТРОВИЯ ПРЕВОЗ В ДРУГИ ДЪРЖАВИ

по официалните текстове, проверени на 03.11.2026 г.

Изводът. В 15-те проверени държави не намерихме това, което има в България: цена, свободна между административно определени минимум и максимум, и наказание за превозвача, който взима по-малко. Където държавата се намесва, тя определя таван, под който цената е свободна, или единна тарифа за всички. В четири държави цената е свободна.

Държава	Режим на цената	Кой я определя	Основание	Официален текст
България	**минимум и максимум; под минимума е нарушение**	общинският съвет, всяка година до 31.10	чл. 24а, ал. 11 и чл. 94, ал. 3 ЗАП (глоба или санкция 3000 лв. и отписване на автомобила)	ДВ, бр. 60/2014; 9/2017; 60/2020
Ирландия	само таван; шофьорът може да вземе по-малко	Националният транспортен орган (NTA)	Taxi Regulation Act 2013, s. 24; S.I. No. 479/2024, art. 4	irishstatutebook.ie
Нидерландия	само таван (начална такса + км + минута)	министърът с наредба	Wet personenvervoer 2000, art. 81; Regeling maximumtarief (BWBR0010998)	wetten.overheid.nl
Полша	само таван, по избор на общината; законът казва изрично, че тарифите са максимални	общинският съвет	Ustawa o transporcie drogowym, art. 11b и 11c (Dz. U. 2025 poz. 1490)	api.sejm.gov.pl
Румъния	само таван на км; превозвачът определя цената под него	местният съвет	Legea nr. 38/2003, art. 13 lit. b) и art. 49	legislatie.just.ro
Чехия (Прага)	само таван; по-ниска цена изрично е допустима	Прага, в рамките на ценовото решение на МФ	Zákon č. 526/1990 Sb., § 18k; Cenový výměr 3/2026	mf.gov.cz
Швеция	свободна цена от 1990 г.; задължение да се обяви най-високата цена	Превозвачът	Taxitrafiklag (2012:211), 2 kap. 17-22 §§	riksdagen.se
Финландия	свободна цена от 2018 г.; ако цената не е уговорена изрично, не може да надвиши цената на примерен курс	превозвачът; примерният курс е на Traficom	Laki liikenteen palveluista (320/2017), 152 §	finlex.fi
Естония	свободна цена; общината може да въведе само таван	превозвачът; таванът е на общината (Талин)	Ühistranspordiseadus, § 66	riigiteataja.ee
Литва	свободна цена; превозвачът уведомява общината	Превозвачът	Kelių transporto kodeksas, чл. 16, ал. 3	e-tar.lt
Германия	единна задължителна тарифа; минимум и максимум само при предварително поръчан курс (от 2021 г.)	провинцията, обикновено чрез града	PBefG § 51 и § 39, ал. 3	gesetze-im-internet.de
Унгария	единна фиксирана тарифа; законът допуска таван или	столичното събрание	закон 1990/87, 7. § (3); наредба 31/2013	njt.jog.gov.hu (датите са непроверени)

(Будапеща)	фиксирана цена			
Гърция	единна тарифа за цялата страна	министърът на транспорта	ν. 4070/2012, чл. 105; решение 191290/2022	taxheaven.gr (чл. 105 не е сверен с ФЕК)
Испания (Мадрид, Барселона)	таксиметърът: фиксирана тарифа; при поръчка тарифата е таван	общината и регионалната комисия по цените	Decreto 74/2005, чл. 38.3 (Мадрид); Llei 19/2003, чл. 31 (Каталуния)	bocm.es; boe.es
Италия	общински тарифи; в Рим изрично таван	общината	Legge 21/1992, art. 5 и 13; DL 223/2006, art. 6	normattiva.it
Португалия	референтна тарифа, общините могат да я намаляват; изрична долна граница няма	AMT и общините	Decreto-Lei 101/2023; Regulamento AMT 717/2026	amt-autoridade.pt

Примери. Числата са от официалните тарифи; сравняват се устройството и посоката, не цените между държави с различни доходи.

• **Дъблин (Ирландия).** Таванът за дневния курс от 01.12.2024 г.: начална такса 4,40 евро и 1,32 евро/км (над 23,80 евро 1,72 евро/км); нощем 5,40 евро и 1,81 евро/км. Това са „the maximum fares and charges that may be charged by the driver“; по-малко може (S.I. 479/2024, art. 4).

• **Нидерландия.** Един национален таван за 2026 г.: 4,31 евро начална такса, 3,17 евро/км и 0,52 евро/мин. Под него всяка фирма определя цената си и я обявява (Regeling maximumtarief, BWBR0010998).

• **Талин (Естония).** Цената е свободна; общината е сложила таван само за поръчките без приложение: 5,50 евро и 1,10 евро/км.

• **Варшава (Полша).** От 22.09.2024 г. таванът е 5 злоти/км по тарифа 1. Законът казва изрично, че тарифите на общината са максимални (art. 11c).

• **Прага (Чехия).** През 2026 г. таванът беше премахнат. За кратко време постъпиха жалби с платени цени 80 до 500 крони/км и 100 до 450 крони за качване; министерството отбелязва, че „i za krátkou přepravu zákazníci platí tisíce korun“ (и за кратък курс клиентите плащат хиляди крони). Таванът е възстановен: 70 крони + 42 крони/км + 7 крони/мин (Cenový věstník 106/2026). Примерът показва защо максималната цена трябва да остане.

• **Финландия.** Цената е свободна. Ако не е уговорена изрично, не може да надвиши цената на примерния курс на Traficom (47 евро от 01.01.2025 г.). Това е защита за неуговорения курс, не долна граница.

• **Кьолн (Германия).** Тарифата е задължителна, но за предварително поръчан курс уговорената цена може да е до 20 % над или под тарифата (Kölner Taxitarif, § 2a). Германия разхлабва единната цена и надолу.

• **Гърция.** Единна тарифа за цялата страна (ФЕК B' 5674/2026): 1,80 евро начална такса, 0,90 евро/км (тарифа 1), минимален курс 4 евро. Цената е една за всички превозвачи, не дъно под свободен пазар.

• **Малага и Кордоба (Испания).** Конкурентният орган CNMC обжалва фиксираните цени в наредбите на двата града през 2016 г. и изчислява вредата за потребителите на поне 4,4 млн. евро годишно за Малага и 2,5 млн. евро за Кордоба.

• **София (България), за сравнение.** От 01.01.2027 г. минималната дневна цена е 0,77 евро/км; превоз под нея се наказва с 3000 лв. и отписване на автомобила.

С какви мотиви другите държави са приели уредбата си. Цитатите са от официалните мотиви към законите, на езика на оригинала.

• **Нидерландия, 1998 (Kamerstukken II 1997/98, 25 910, nr. 3).** Синдикатите искат минимална цена; правителството отказва: „Een minimumtarief beperkt de concurrentie en de klant kan niet optimaal profiteren van concurrerende prijzen.“ (Минималната тарифа ограничава конкуренцията и клиентът не може да се възползва

пълноценно от конкурентните цени.) Таванът остава, защото при такситата от улицата пътникът не бива да се сблъсква „met exorbitant hogere tarieven“ (с прекомерно високи тарифи).

• **Финландия, 2016 (HE 161/2016 vp).** Таванът е отменен, защото „Nykytilassa säädetystä enimmäishinnasta on käytännössä muodostunut taksimarkkinoilla myös vähimmäishinta.“ (Определената максимална цена на практика се е превърнала и в минимална.) Свободната цена „edistäisi parhaiten taksialan kilpailua“ (най-добре би насърчила конкуренцията).

• **Швеция, 1988 (prop. 1987/88:78).** „Det är vidare tydligt att en bransch som är skyddad från konkurrens har en tendens till tröghet“ (бранш, защитен от конкуренция, клони към тромавост). Още при стария национален таван „Avvikelser från rikstaxan kan för övrigt ske endast till kundens förmån.“ (отклонения от тарифата са възможни само в полза на клиента).

• **Естония, 2017 (законопроект 188 SE).** Съюзът на таксиметровите шофьори предлага минимална ставка, а по-ниската цена да се смята за ценови дъмпинг и нелоялна конкуренция. Предложението не е прието. Общината може да определи само таван, а разходите и разумната печалба на превозвача се отчитат при тавана (§ 66, ал. 3).

• **Чехия, 2026 (Cenový věstník 106/2026).** След опита без таван: „samotné působení tržních mechanismů nezajišťuje dostatečnou ochranu zákazníků před účtováním nepřiměřeně vysokých cen“ (пазарът сам не пази клиентите от прекомерни цени). И: „Maximální cena nebrání nabízení ceny nižší, než je výměrem stanovena.“ (Максималната цена не пречи да се предлага по-ниска.)

• **Ирландия (доклад на NTA, 2022).** „A driver is entitled to charge a lesser fare than that calculated on the taximeter for any journey but may not charge more.“ (Шофьорът може да вземе по-малко от таксиметъра, но не и повече.)

• **Полша, 2014 (druk nr 2065).** „Zasadą jest, że ceny towarów i usług uzgadniają strony zawierające umowę“ (принципът е, че цената се договаря от страните); официалните цени „mają charakter cen i marż handlowych maksymalnych“ (са максимални).

• **Германия, 2021 (BT-Drs. 19/26175), контрапримерът.** Задължителната тарифа трябва „einen ruinösen Preiswettbewerb verhindern“ (да предотврати разорителна ценова конкуренция) в интерес на обществената услуга. Германското такси обаче има задължение да работи и да превозва, а за поръчаните курсове законът разхлабва тарифата с коридор, „Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten“ (за да облекчи бранша). У нас такъв пакет няма: ЗАП и Наредба № 34 не задължават таксиметровия превозвач да работи. Общо задължение да превозва също няма; Наредба № 34 само изброява кога водачът „може да откаже превоз“ (заплаха за сигурността, нетрезв пътник, замърсяване, отказ да постави колан, чл. 44, ал. 1) и забранява изрично отказа при хора с куче водач (чл. 44, ал. 2). Глоба специално за отказ да се превози пътник ЗАП предвижда само при автобусните линии (чл. 98, ал. 4). Германската обосновка на минималната цена у нас няма на какво да стъпи.

Конкурентните органи.

• Италия (AGCM, S1247, 2011): административното определяне на минимална тарифа за такситата „non può trovare alcuna giustificazione“ (не може да намери никакво оправдание); таванът е допустим като защита на потребителя.

• Германия (Monopolkommission, BT-Drs. 18/2150, 2014): задължителната тарифа е особено тежка намеса в свободата на цената; препоръката е таван, а после свободна цена.

• Испания (CNMC, 2016): обжалва наредбите на Málaga и Córdoba, защото фиксираната цена пречи на превозвачите да се конкурират по цена.

• Португалия (Autoridade da Concorrência, 2018): таванът е по-малко ограничителната мярка.

• ОИСР (DAF/COMP/WP2(2018)1, т. 162): „strict price floors … may no longer be necessary“ (строгите ценови долни граници вече може да не са необходими); т. 71: регулиран таван вместо фиксирана цена.

• КЗК пред ОИСР (DAF/COMP/WP2/WD(2018)14, т. 6): минималните цени „protect the existing market participants and especially the ones that are ineffective“ (защитават съществуващите участници и особено неефективните).

Честно за изключенията. Германия, Гърция, Будапеща и таксиметърът в Испания имат единна тарифа, която също е долна граница. Там обаче цената е една за всички; в България между минимума и максимума има пазар, а минимумът отрязва само по-евтиното. Германия допуска коридор с минимум само при предварително поръчан курс, като разхлабване на единната тарифа. Минимален сбор на курс има в Гърция (4 евро) и Барселона.