

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ТАРИФАТА ЗА ТАКСИТЕ, КОИТО СЕ СЪБИРАТ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ И ПОЛЗВАНЕ НА РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА, ПРИЕТА С ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 370 НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ОТ 2019 Г. (ОБН., ДВ, БР. 101 ОТ 2019 Г., ИЗМ., БР. 16 ОТ 2020 Г. И БР. 49, 51 И 104 ОТ 2022 Г., ИЗМ. И ДОП., БР. 28 И 85 ОТ 2025 Г.)

№	Дата и начин на постъпване на становището (официално, по ел. поща, чрез Портала за обществени консултации и т.н.)	Име на лице/наименование ЮЛ	Декларирани данни дали лицето действа от свое име или защитава позиция от името на друго лице/група лица	Предложения и становища	Приети/неприети	Мотиви
1.	Получено по ел. поща, вх. № АПИ / 53-00-2860/18.02.2026 г.	Сдружение „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и Сдружение „Европейски транспортен клъстер“	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>1. Подкрепена е наблюдаващата се в проекта увеличаваща се разлика в размера на таксите, които се заплащат от автомобилите, които замърсяват повече и от тези, които са по-екологично чисти. Провеждането на политика в смисъл, че замърсителят плаща повече води до намаляване на вредните емисии, отделяни от моторните превозни средства, тъй като стимулира подновяването на автопарка с по-чисти и по-екологични превозни средства.</p> <p>Следва обаче да се обърне внимание, че така както е заложено в проекта масово превозните средства попадат в клас 1 /едно/, което на практика води до това, че голяма част от моторни превозни средства са в един и същи клас, това за нас не следва да се допуска с оглед една от преследваните</p>	Не се приема.	Изменението на Директива (ЕС) 2022/362 задължава държавите членки да добавят компонент за CO ₂ емисии към пътните такси за превозни средства над 3,5 тона. Класифицирането на превозните средства в класове за емисии на CO ₂ се извършва в съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2022/362 и Регламент (ЕС)

				<p>цели с тол таксите, а именно превозните средства, които отделят по-високи вредни емисии и замърсяват в по-голяма степен околната среда да плащат повече. Предвидената по този начин тарифа води до това, че превозни средства произведени през 2024г. и такива през 2019г. от категория EURO VI се отнасят към един и същи клас и следователно заплащат еднакъв размер тол такса, която обаче не отразява това, че те отделят различни по размер вредни емисии и едните замърсяват повече от другите. Считаме, че годината на производство на превозните средства и количеството отделяни от тях вредни емисии, следва да бъдат вземани предвид при класифицирането на превозните средства в съответните класове така, че това да води до по-ефективно и реално подреждане на автомобилите в съответните класове на база замърсяването, до което водят.</p>	<p>2019/1242. Принадлежността към даден клас се определя на база специфичните емисии на CO₂, а не само на годината на производство. Всички ППС с дата на първа регистрация преди 1 юли 2019 г. автоматично попадат в CO₂ клас 1, който обхваща най-високите емисии и съответно подлежи на прилагане на най-високия CO₂ компонент в тол таксата, като регистрацията на такива ППС не е задължителна и това няма да попречи на коректното пътно таксуване. Пътните превозни средства над 3,5 тона, регистрирани на или след тази дата и оборудвани с двигател с вътрешно горене, могат да попаднат в CO₂ класове от 1 до</p>
--	--	--	--	--	--

						<p>4. Категоризацията в класове 2, 3 и 4 е валидна 6 години (от датата на първата регистрация), след което превозното средство се оценява отново спрямо актуалните референтни стойности. Превозните средства с нулеви емисии – електрически или водородни, попадат в CO₂ емисионен клас 5.</p> <p>За да се определи индивидуалният клас, е необходимо да бъдат предоставени технически параметри от официалните документи на пътното превозно средство, въз основа на които да се изчисли подгрупата на пътното превозно средство, която се определя съгласно Приложение № 1 към Регламент (ЕС)</p>
--	--	--	--	--	--	--

						2019/1242 и да се въведат данните за ППС – „Стойност на специфичните CO2 емисии“. В тази връзка, при класифицирането на превозните средства в съответните класове емисии CO2, се вземат предвид и годината на производство на превозните средства, и количеството отделяни от тях вредни емисии.
				2. На следващо място в проекта отпадат преференциалните условия за моторни превозни средства задвижващи се на алтернативно гориво, като метан. Следва да се има предвид, че тези горива са по-екологични и отделят много по-малко вредни емисии в сравнение например с дизеловото гориво. Използването на автомобили с алтернативно гориво води до намаляване на замърсяването на околната среда, който факт не следва да бъде пренебрегван при определянето на тарифата. Това показва, че използването на алтернативно гориво също е добре да бъде стимулирано, тъй като по този начин би се постигнало повишено използване на подобен вид превозни средства, което от своя страна ще доведе до намаляване на отделяните в околната среда вредни	Не се приема.	Относно превозните средства на алтернативно гориво (метан/LNG), с проекта на постановление отпада облекчението от 50%, тъй като се въвеждат задължителните изисквания на Директива (ЕС) 2022/362 за вариране на таксите спрямо

	<p>емисии, поради по-екологичните качества на тези видове горива. С оглед изложеното според нас би било приемливо превозните средства задвижвани с алтернативно гориво да бъдат класифицирани под клас 4, което ще съобрази факта, че тези видове горива са по-екологични и по-малко замърсяващи околната среда.</p>	<p>класовете на CO₂ емисии.</p> <p>С оглед разпоредбите на чл. 7г и чл. 7ж, параграф 3 от Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО, задължаващи въвеждането на CO₂ база при определяне на тол таксите – включително такса за външни разходи (вредни емисии, шум, задръстване) и осигуряване на балансиран и икономически поносим преход за транспортния сектор, се предлага диференциране на таксата за CO₂ емисии спрямо базов екологичен стандарт Евро 0, 1, 2 като се прилагат следните намаления: 50% намаление за пътни</p>
--	--	---

						<p>превозни средства, отговарящи на стандарт Евро 6/EEV, спрямо ставката за Евро 0, 1, 2, и 30% намаление за пътни превозни средства, отговарящи на стандарт Евро 5, спрямо ставката за Евро 0, 1, 2.</p> <p>Въвеждането на този подход налага отпадането на облекчението от 50% за ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства над 3,5 т, използващи като единствен източник алтернативно гориво.</p>
2.	Получено по ел. поща– 17.02.2026 г.	Сдружение „Съюз на международните превозвачи“ (СМП)	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позицията от името на друго лице/група лица:	<p>Предлагат се следните изменения в текста:</p> <p>§ 1. 2. Добавя се нова алинея 3: „(3) Намалените ставки за таксите за инфраструктура или таксите за ползване, или освобождаване от задължението за плащане на такива такси за превозните средства с нулеви емисии от всяка група превозни средства, се прилагат до 30 юни 2031 г.“</p> <p>Това изменение ще позволи да се запази настоящата алинея 2, от актуалния правен</p>	Не се приема.	<p>Относно превозните средства на алтернативно гориво (метан/LNG), с проекта на постановление отпада облекчението от 50%, тъй като се въвеждат задължителните</p>

				<p>акт, който е в сила към момента. Нейният текст бе приет, за да стимулира всички транспортни дружества, които инвестират в закупуването на екологични превозни средства, задвижващи се от алтернативни горива.</p> <p>Политиката по отношение на устойчивите източници на енергия, трябва да бъде предвидима и дългосрочна, да гарантира правна сигурност на гражданите и бизнесите, за да задържи техния интерес и да оправдае направените инвестиции.</p> <p>Непредвидимите и чести изменения в нормативните актове, които регламентират отстъпките за различните видове енергийни източници, ще разколебаят всички заинтересовани инвеститори и ще възпрепятстват цялостния процес по екологизиране на автопарка. Това са инвестиции, които разчитат на внимателен анализ на възвращаемостта, който ако не бъде оправдан крие риск от сериозни финансови загуби.</p> <p>Постоянните изменения на нормативно предвидените отстъпки на практика обезсмисля, всички изготвени от дружествата анализи и занижава техния интерес към алтернативни енергийни източници или към висок клас CO2 превозни средства, защото те нямат никакви гаранции за ефективност.</p> <p>В тази връзка, моля да възприемете вариант на текста, който гарантира запазване на чл. 25 ал.2 от актуалния нормативен акт в сила.</p>	<p>изисквания на Директива (ЕС) 2022/362 за вариране на таксите спрямо класовете на CO₂ емисии.</p> <p>С оглед разпоредбите на чл. 7г и чл. 7ж, параграф 3 от Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО, задължаващи въвеждането на CO₂ база при определяне на тол таксите – включително такса за външни разходи (вредни емисии, шум, задръстване) и осигуряване на балансиран и икономически поносим преход за транспортния сектор, се предлага диференциране на таксата за CO₂ емисии спрямо базов екологичен</p>
--	--	--	--	--	---

				<p>На базата на този текст значителен брой български дружества са направили инвестиции, а много други вероятно са били в процес по придобиване на превозни средства от този тип.</p>		<p>стандарт Евро 0, 1, 2 като се прилагат следните намаления: 50% намаление за пътни превозни средства, отговарящи на стандарт Евро 6/EEV, спрямо ставката за Евро 0, 1, 2, и 30% намаление за пътни превозни средства, отговарящи на стандарт Евро 5, спрямо ставката за Евро 0, 1, 2.</p> <p>Въвеждането на този подход налага отпадането на облекчението от 50% за ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства над 3,5 т, използващи като единствен източник алтернативно гориво.</p>
3.	<p>Получено по ел. поща, заведено с вх. № 49-00-16/ 18.02.2026 г.</p>	<p>Конфедерация на автобусните превозвачи (КАП)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p>1. Не се подкрепя така предложеното увеличение на таксите за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа на МПС от категории М2 и М3.</p> <p>От така предложеният проект не става ясно какво налага увеличение на тарифите за автобусния транспорт, спрямо</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение</p>

				<p>действащите до момента. Предвидените увеличения са изключително високи и застрашават сериозно превозите по редовни автобусни линии. За ползването на магистрала увеличението на таксата е 166 %. За първокласните пътища увеличението е над 133%, за второкласните пътища е над 250%.</p> <p>Следва да отбележим, че България е може би единствената страна в ЕС, в която се таксува преминаването по първокласни и второкласни пътища, въпреки изключително лошото им състояние.</p> <p>Общественият превоз на пътници по редовни автобусни линии е услуга от общ икономически интерес, възлага се по реда на Закона за обществените поръчки и ЗК, и работи в условията на фиксирани цени, което от своя страна създава изключителен проблем при подобни драстични увеличения на тол таксите. Както Ви е известно, Р България не спазва разпоредбите на Регламент 1370/2007 ЕО и не осигурява финансиране на превозите на пътници по редовни автобусни линии, с изключение на градските линии и линиите в планински и гранични общини, до населени места с до 500 човека. Поради това, общественият превоз на пътници, особено в малките населени места, които не подлежат на субсидиране, е изключително нерентабилен. Пътищата по които обикновено се осъществява достъп до тях са основно първокласна и второкласна пътна мрежа. Увеличението на тол таксите в тези участъци ще създаде сериозни проблеми при извършването на</p>	<p>на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (Директива 2022/362, Директивата), член 7а, въвежда диференцирано таксуване за тежкотоварните пътни превозни средства на база CO₂ емисии.</p> <p>Разпоредбата на член 7а от Директивата е транспонирана в чл. 10. , ал. 1, т. 2. от Закона за пътищата, която гласи: „Заплащането на такса за изминато разстояние – тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3, дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от</p>
--	--	--	--	--	--

				<p>този вид превозни услуги, като има реална опасност някои превозвачи да откажат изпълнението им, поради невъзможност за покриване на разходите. Това от своя страна ще лиши населението в редица населени места от транспорт.</p> <p>Предвид изложеното, е предложено:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Да се запазят цените на тарифите за първи и втори клас пътища за превозните средства от категория М2 и М3. - В случай на увеличение на тарифите за първи и втори клас пътища за превозни средства от категория М2 и М3, да се осигури компенсиращ механизъм, за автобуси, с които се извършва обществен превоз на пътници по редовни автобусни линии. Същият механизъм да се прилага и за автомагистралите, когато се извършват превози по редовни автобусни линии, възложени по смисъла на Регламент 1370/2007 ЕО. - Алтернативно да се осигури субсидиране на превозите по редовни автобусни линии, които преминават по толувана пътна мрежа. - За да се стимулират превозвачите да обновяват автобусния си парк не е необходимо увеличение на таксите, а механизми, които да осигурят възможни варианти за финансиране, с цел обновяване на автобусния парк в страната. В тази връзка очакваме Вашата подкрепа за разработването им, в рамките на действащите оперативни програми. 	<p>съответния път или пътен участък, като изминатото разстояние се изчислява въз основа на сбора на отделните тол сегменти, в които съответното пътно превозно средство е навлязло, а дължимите такси се определят въз основа на сбора на изчислените за съответните тол сегменти такси; таксата за изминатото разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство, броя на осите, общата технически допустима максимална маса, екологичната категория ЕВРО, клас емисии CO2 и специфични емисии</p>
--	--	--	--	---	---

						<p>CO2 и се определя за всеки отделен път или пътен участък“.</p> <p>Директивата не предвижда изрично разграничаване между тежкотоварни ППС (камиони) и автобусите – и двата вида попадат в обхвата на CO2 диференцираното таксуване според емисиите, масата и другите параметри, без специални изключения за автобуси.</p> <p>Директива (ЕС) въвежда диференцирано таксуване на базата на CO2 емисии за ППС над 3.5 тона – на тежкотоворните ППС (камиони) категории N1 и N2, както и за автобуси, категории M2 и M3.</p> <p>Следва да се имат предвид разпоредбите на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския</p>
--	--	--	--	--	--	--

						<p>парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за определяне на стандарти за емисиите на CO2 от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета, който има следните основни цели:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Определя CO2 емисионни цели за производителите на камиони и автобуси, като изисква 15% намаление до 2025 г. спрямо нивата от 2019 – 2020 г., с оглед спазване на Парижкото споразумение. • Допълва стандартите за леки превозни средства и подпомага прехода
--	--	--	--	--	--	---

						<p>към нискоемисионни технологии в тежкотоварни транспорт.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Намаляване на емисиите на CO₂, която цел да бъде постигната до 2030 г.; намаляване на емисиите на CO₂ за други видове тежкотоварни превозни средства, като по-малки товарни автомобили, специализирани превозни средства, градски и междуградски автобуси и ремаркета. <p>Регламентът не предвижда изрично разграничаване между тежкотоварни ППС (камиони) и градски и междуградски автобуси.</p> <p>Основната цел на Регламент (ЕС) 2024/1610 е постигане на нулеви емисии на</p>
--	--	--	--	--	--	---

						<p>CO₂ от нови автомобили и ванове в ЕС до 2035 г.</p> <p>От особено значение е и Регламент (ЕС) 2024/1610 на Европейския парламент и на Съвета от 14 май 2024 година за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, който изисква постигане на нулеви емисии на CO₂ за регистрирани нови автомобили и микробуси от 2035 г., като част от пакет „Fit for 55“, което означава 55% намаление на парниковите газове до 2030 г.. Включва междинни цели – 55% намаление за коли и 50% за</p>
--	--	--	--	--	--	---

						<p>ванове до 2030 г. спрямо 2021 г.</p> <p>Регламент (ЕС) 2024/1610 установява строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства и автобуси, като основната цел е съществено намаляване на средните емисии на автопарка в ЕС чрез прогресивни цели: 15% до 2025 г., 45% до 2030 г., 65% до 2035 г. и 90% до 2040 г.</p> <p>Изискванията за градските автобуси са предвидени по-строги цели – 90% нулеви емисии при нови покупки до 2030 г. и 100% до 2035 г., което изисква преход към електрически или други беземисионни технологии.</p> <p>В по-широк контекст, Регламент (ЕС)</p>
--	--	--	--	--	--	---

						<p>2024/1610 подкрепя климатичната неутралност на ЕС до 2050 г., като позволява след 2035 г. превозни средства с въглеродно неутрални горива (като е-горива) след оценка от Комисията. Той адресира сухопътния транспорт, който съставлява 1/5 от емисиите в ЕС.</p> <p>Направеното искане алтернативно да се осигури субсидиране на превозите по редовни автобусни линии, които преминават по толувана пътна мрежа и механизми, които да осигурят възможни варианти за финансиране с цел обновяване на автобусния парк в страната, е извън обхвата и предмета на настоящото</p>
--	--	--	--	--	--	--

						обществено обсъждане.
4.	Получено по ел. поща – заведено с вх. № 49-00-18/ 20.02.2026 г.	Браншово сдружение на автобусните превозвачи от област Плевен (БСАПОП)	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>Браншово сдружение на автобусните превозвачи от област Плевен категорично се противопоставя на предвиденото шоково увеличение на цената на тол таксите в проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление №370 на Министерския съвет от 2019 г. Това е пореден удар върху междуселищните автобусни превози, който идва в момент, когато пътната инфраструктура е в критично състояние, а тол системата продължава да бъде неефективна и несправедлива.</p> <p>Въпреки събраните досега милиарди от тол такси няма видимо подобрене в състоянието на пътната мрежа. Напротив - пътищата в България и Плевенска област продължават да са осеяни с дупки и са опасни. В много райони движението по основни трасета са изпитание за шофьорите. Настоящото увеличение не е нищо повече от опит за източване на още средства от бизнеса., без реален ангажимент за подобряване на пътната инфраструктура в страната.</p> <p>Тол системата в България продължава да бъде пример за лошо управление и несправедливи глоби. Голяма част от наложените глоби на превозвачите са за недействителни нарушения. Вместо да бъде реформирана и оптимизирана тол системата, държавата избира да увеличи</p>	Не се приема.	<p>Приложеният проект е разработен във връзка със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 63 от 2025 г.), с който се въвеждат изискванията на Директива 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 година за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури.</p> <p>Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г., която изменя Директива 1999/62/ЕО и др.,</p>

				<p>финансовата тежест най-вече върху автобусните превозвачи, без да предлага адекватни механизми за справедливост.</p> <p>Особено тревожен фактор в България е наличието на такси по първокласните пътища, дори и по второкласните пътища - практика, която не се среща в нито една друга европейска държава. Заедно с предвиденото увеличение на тол таксите това неминуемо ще повиши разходите на автобусните фирми и ще се отрази на крайните потребители- пътниците. Така вместо да се запазят цените на билетите за пътуване на това равнище, правителството създава предпоставки за тяхното допълнително оскъпяване-в явен разрез със заявените намерения.</p> <p>Настоящото шоково увеличение на таксите по пътищата е икономически необосновано и социално неприемливо. Анализът на предложените тарифи за автомагистрала, първокласни и второкласни пътища показва различни тенденции в движението на цените за изминато разстояние. Докато при някои има шоково поскъпяване, при други се наблюдава леко увеличение, а при трети като винетните такси цената не се променя. Какви са мотивите на МРРБ и Националното тол управление не е ясно. Така например за автобусите на магистрала увеличението на таксата е 166 %. За първокласните пътища увеличението е над 133%, за второкласните пътища е над 250%.</p>	<p>задължава въвеждането на CO₂ база при определяне на тол таксите – включително такса за външни разходи (вредни емисии, шум, задръствания). Република България е длъжна да транспонира в националното си законодателство Директивата, която изисква пътните такси за тежкотоварните превозни средства да бъдат диференцирани и въз основа на CO₂ емисиите.</p> <p>Директивата и измененията в националната нормативна уредба целят пътните такси да отразяват не само разходите за поддържане на инфраструктурата, но и външните разходи, произтичащи от замърсяването на околната среда и изменението на</p>
--	--	--	--	--	--

				<p>Браншово сдружение на автобусните превозвачи от област Плевен настоява за:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Незабавно спиране от обществено обсъждане на проекта на Постановление на МС за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа; 2. Провеждане на реална дискусия с транспортния бранш за бъдещето на тол системата; 3. Ясен ангажимент от страна на държавата за ремонт и поддръжка на пътната мрежа; 4. Реформиране на тол системата, така че да бъде справедлива и прозрачна за всички участници; 5. Вследствие на лошото състояние на инфраструктурата в България да се премахнат таксите за преминаване и ползване на първокласни и второкласни пътища. 6. Да се осигурят облекчения за автобусните превозвачи – помощи, компенсации, субсидии и целеви програми за покриване на допълнителните разходи от увеличение на таксите по пътищата. 7. Да се осигурят от държавата европейски програми за обновяване на автобусния парк. 		<p>климата. Чрез диференциране на таксите според класовете емисии на CO₂ се създават икономически стимули за използване на по-екологични превозни средства, без да се въвеждат административни забрани или ограничения. Въвеждането на CO₂ компонент цели уеднаквяване на българската тол система с тези на останалите държави членки и предотвратяване на концентриране на най-замърсяващия транзитен трафик на територията на страната.</p> <p>Директивата въвежда задължителен CO₂ компонент като част от тол таксата, както и стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии. Основната цел е прилагане на принципа</p>
--	--	--	--	---	--	--

						<p>„замърсителят плаща“ и осигуряване на по-справедлива, екологично ориентирана система за пътно таксуване. В редица европейски държави тези механизми вече са въведени.</p> <p>Със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 63 от 2025 г.) са допълнени данните, които имат отношение при определяне на размера на таксите в тарифата по чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата (ЗП), по отношение на пътните превозни средства по чл. 10б, ал. 3 от същия в съответствие с изискванията на Директива (ЕС) 2022/362. В тази връзка, възниква необходимостта с настоящото изменение на</p>
--	--	--	--	--	--	--

						<p>Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, да се въведе диференциране на таксата за изминато разстояние по чл. 10, ал.1, т.2 от ЗП въз основа на класовете емисии на CO₂ на пътните превозни средства.</p> <p>Отправените искания по т. 2- 6 са извън обхвата и предмета на настоящото обществено обсъждане.</p>
5.	<p>Чрез Портала за обществени консултации– 18.02.2026 г.</p>	<p>Хинко (Христо Радков)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p>1. Категорично против, поредното необосновано повишение на цените на ТОЛ таксите. Разбирам, че има европейска директива, но тя е насочена към платената пътна мрежа в ЕС, която се състои от нормални пътища с нормална настилка, а не от "лунен пейзаж". Също така, , както знаем, платената пътна мрежа в страните от ЕС, не обхваща пътища "втори клас", което автоматично би означавало, че увеличението на таксите, за ползване на тези пътища е неоправдано.</p> <p>Мотивите за това предложение на ЕК е, с икономически стимули, да бъдат насочени</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>В становището не се съдържат конкретни предложения.</p>

				превозвачите, да обновяват автопарка си. Но реално в България, превозвачите нямат никакъв стимул за обновяване на автопарка, понеже поддръжката на малко по-стари ППС, е доста по-евтина. Така че, подобни мерки може да проработят, но след като се направят нужните инвестиции в инфраструктурата, като по този начин, изравним състоянието на пътищата си с тези в ЕС.		
--	--	--	--	---	--	--

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР:

МИРОСЛАВА ВЛАДИМИРОВА