

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., ИЗМ., БР. 49 ОТ 2026 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 чрез за Портала обществени консултации/ 07.07.2026 г.	Даниел Топалов	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	1. Изразено е становище, че проектът и придружаващата го частична предварителна оценка на въздействието съдържат съществени пропуски, които следва да бъдат отстранени преди приемането на акта. 1.1 Изложено е, че липсва анализ на съответствието с правото на ЕС (т.14 и т.8 от Оценка на Въздействието). Предлага ОВ да бъде допълнена с изричен анализ на съответствието на предложените ценови съотношения със съответните изисквания: Счита, че в ОВ е посочено, че приемането на акта не произтича от правото на ЕС, а това е неточно. С Директива (ЕС) 2022/362 за изменение на Директива 1999/62/ЕО обхватът на европейската рамка за пътно таксуване е разширен и спрямо леките превозни средства до 3,5 т. Директивата	Не се приема	Изложената констатация в частичната предварителна оценка на въздействието (ЧПОВ), че приемането на конкретния национален акт не произтича пряко от правото на ЕС, е напълно коректно. Настоящият проект представлява упражняване на оперативна самостоятелност на национално ниво за актуализация на

				въвежда изисквания за пропорционалност и ценови тавани на краткосрочните винетки за пътнически автомобили (с оглед недискриминиране на случайните и транзитните ползватели), както и задължения за прозрачност и публично отчитане на приходите от пътни такси и тяхното използване. Счита, че оценка „висока“ за съгласуваност (раздел 5 от ОВ) не може да бъде обоснована при пълна липса на такъв анализ.		тарифи и цени. Той не е акт по директно транспониране на Директива (ЕС) 2022/362, поради което вписването му като произтичащ от правото на ЕС би било неточно. С предлагания проект на ПМС за изменение на Тарифата се актуализира размерът на винетните такси в съответствие с принципите на пропорционалност и на равно третиране, заложи в Директива 2022/362, а не се въвежда нова уредба, произтичаща от законодателството на ЕС. На следващо място, в (Раздел 5) от ЧПОВ Оценката „висока“ за съгласуваност е напълно обоснована. Проектът е в
--	--	--	--	---	--	--

						съответствие със заложените бюджетни прогнози към Закона за държавния бюджет на Република България за 2026 г. Относно задълженията за прозрачност и публично отчитане на приходите от пътни такси, обръщаме внимание, че те са уредени чрез бюджетните процедури и публичните отчети на Агенция „Пътна инфраструктура“ и МРРБ. Предвид изложеното, предложението не следва да бъде прието.
				1.2 В становището се посочва, че липсва методика за образуване на размера на увеличението със следните доводи – Раздел 6.1 от ОВ е оставен незапълнен, защото в доклада се посочва кумулативна инфлация 50-54%, но се предлага увеличение от 30 %, без изведено изчисление за тази стойност. Наред с това твърдението, че „реално увеличение на цените няма“ от 2019 г., не съответства на	Не се приема	Предложеното увеличение от 30% не е произволно избрано, а представлява балансирано решение, съобразено със социално-икономическата

				цитираната от самия вносител история на изменения на Тарифата (ДВ, бр. 49, 51 и 104 от 2022 г.; бр. 28 и 85 от 2025 г.), включително извършеното през 2022 г. намаление и последващите промени. Предлага да се попълни раздел 6.1 с прозрачна калкулация и пълна хронология на ценовите изменения от 2019 г. до момента, за да може обществеността да прецени реалния кумулативен ефект.		конюнктура. Пропорцията от 30% е умишлено занижена спрямо реалната кумулативна инфлация (50-54%), за да се избегне шоково ценово натоварване върху бизнеса и гражданите. По този начин се постига икономически компромис: Държавата съзнателно поема разликата между пълния инфлационен индекс и предложения процент, за да гарантира достъпност на услугите. Предвид обстоятелството, че намаляването на размера на винетните такси през 2022 г. е било кризисна мярка, въведено от правителството и че с ПМС № 20 от 2025 г. за изменение
--	--	--	--	---	--	---

						на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, се определят същите размери на винетните такси, които са били действащи през периода 2015 г. – 2022 г., то в случая не може да бъде счетено, че през 2025 г. е налице увеличение на винетните такси, както се твърди в становището. С ПМС № 20 о от 2025 г. на МС са възстановени размерите на винетните такси, които са били трайно установени за почти 10 – годишен период.
				1.3 Предлага целевото разпределение на приходите да бъде закрепено в постановлението или в акт по прилагането му, заедно със задължение за ежегодно публично отчитане, в съответствие и с	Не се приема	Всички приходи и разходи на изпълнителната власт се отчитат публично чрез

			изискванията за прозрачност по Директива 1999/62/ЕО.		Закона за държавния бюджет, годишните отчети и бюджетните прогнози. Министерството на финансите и Сметната палата извършват ежегодни одити и публични отчети. Създаването на нов, паралелен механизъм за отчитане само ще натовари администрацията, без да донесе реална добавена стойност.
			1.4 Предлага степенуване според продължителността и характера на установеното нарушение, защото санкционният характер е несъразмерен спрямо стойността на реално неплатената услуга при еднократни или краткотрайни нарушения и създава риск от увеличаване на съдебни оспорвания – ефект, който ОВ изрично декларира, че цели да ограничи.	Не се приема	Съгласно чл. 179, ал. 3д от ЗДвП, в случаите на ал. 3, За или 3б движението по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, от едно и също пътно превозно средство в рамките на един и същ календарен ден <u>се счита за едно нарушение и се налага едно наказание в</u>

						размера, определен съответно в ал. 3, 3а или 3б. Движението по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, чрез същото пътно превозно средство от 00,00 часа до 23,59 часа на следващия календарен ден се счита за отделно административно нарушение, за което се налага отделно наказание. Когато с едно и също пътно превозно средство от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата в рамките на един календарен ден е осъществено движение по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, и при извършени нарушения по ал. 3а и 3б, наказание се налага само по ал. 3а. При регистрирани три нарушения в рамките на една календарна година
--	--	--	--	--	--	--

					за пътно превозно средство от категорията по чл. 10а, ал. 7 и 7а от Закона за пътищата последващо движение по платената пътна мрежа без запламена пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата не се счита за административно нарушение и за него не се налага глоба или имуществена санкция, а образувателните административни аказателни производства за повече от три нарушения се прекратяват. В тази връзка, има ясна уредба и времеви диапазон за отчитане на нарушенията, поради което не намира приложение направеното предложение за степенуване на компенсаторната такса според
--	--	--	--	--	---

				1.5 В изложеното становище се твърди, че изпълнението на препоръките на администрацията на МС е непълно с оглед: Становището на дирекция „Координация и модернизация на администрацията“ изрично препоръчва отрицателните въздействия да бъдат количествено остойностени. В публикуваната ОВ те остават едно общо изречение без числа, а разделът „Потенциални рискове“ съдържа „не са идентифицирани“ — неправдоподобен извод при 30 % увеличение на масова публична услуга. Също така предлага преди приемането ОВ да бъде допълнена с количествена оценка (напр. допълнителен годишен разход на домакинство с годишна винетка: 14,90 евро) и реалистична идентификация на рисковете, съгласно чл. 30б, ал. 4 от УПМСНА.	Не се приема	продължителността и характера на установеното нарушение. Не е дадено определение и не става ясно какво се има предвид под „еднократни“ и „краткотрайни“ нарушения. Предвид изложеното, предложението не следва да бъде прието. В становището на дирекция „Координация и модернизация на администрацията“ на МС са дадени следните препоръки: Анализът на отрицателните въздействия по отношение на Вариант 2 „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се
--	--	--	--	---	---------------------	---

					събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“, да бъде прецизиран; Да бъдат представени относими количествени данни за броя закупени винетки за предходен отчетен период, както и, при възможност, данни за реализираните приходи от тях. Във връзка с направените препоръки, ЧПОВ е допълнена в частта „Вариант 2: „Приемане на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа“, както следва: В икономически въздействия е
--	--	--	--	--	--

						допълнена информация за броя на закупени винетки през 2025 г. и реализирания приход от тях; В отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия е идентифицирано въздействието, че ще се увеличат разходите на ползвателите на републиканската пътна мрежа, което се компенсира от дългосрочните социално-икономически ползи.
2.	Получено чрез Портала за обществени консултации/ 01.07.2026г	Стоян Стоянов	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	Становището съдържа мнение, че увеличението на цената граничи с нахалство, а самият проект за постановление лежи върху едно манипулативно внушение, че цените на винетките са с такъв размер от 2019г. като дава за пример, че от 2022г. до 2025г. цената е била 87лв, и със сегашното увеличение от 30% считано от 15 месеца назад е 42%. Също така подчертава, че компенсаторната такса за ППС до 3.5г досега е била по-висока от подобни събирани такси за по-големи ППС. Дава за пример цената на годишната винетка в Румъния – 28 евро, а в България 64.	Не се приема	Предвид обстоятелството, че намаляването на размера на винетните такси през 2022 г. е било кризисна мярка, въведено от правителството и че с ПМС № 20 от 2025 г. за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и

						ползване на републиканската пътна мрежа, се определят същите размери на винетните такси, които са били действащи през периода 2015 г. – 2022 г., то в случая не може да бъде счетено, че през 2025 г. е налице увеличение на винетните такси, както се твърди в становището. С ПМС № 20 о от 2025 г. на МС са възстановени размерите на винетните такси, които са били трайно установени за почти 10 – годишен период. Становището не съдържа конкретно предложение.
3.	Получено чрез Портала за обществени консултации/24.06.2026г	Виктор Величков	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	В становището е изразено мнение, че е много наложително увеличението на тол таксите за тежкотоварни автомобили, защото са изкуствено ниски на фона на нашите държави съседки. Причината е недоволството от бранша на превозвачите.	Не се приема	С Постановление № 64 на МС от 26.05.2026 г. (обн., ДВ, бр. 49 от 2026 г.), е прието изменение в Тарифата за таксите, които се събират за

						преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. Изменението на тарифата е мярка по прилагане на Директива 2022/362. В изменената тарифа като компонент от тол таксата се въвеждат и такси за външни разходи, включително класовите емисии на CO₂ на пътните превозни средства. Среднопретегленият о увеличение на тол приходите при новата тарифа е изчислено на приблизително 28% спрямо База тол. В тази връзка, изложеното твърдение е неоснователно.
4.	Получено по ел. поща в МРРБ–	Костадин Гълъбов	☒ Лицето действа от свое име	В становището е изразено мнение, че предложените нови цени на винетни такси	Не се приема	Твърдението за задължителни

Справка за отразяване на постъпилите предложения и становища от обществени консултации

	препратено с писмо с вх. № АПИ / 04-16-1862/26.06.2026		☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	не отговарят на изискванията в Директива (ЕС) 2022/362. Директивата регулира максималните съотношения на цените спрямо годишната винетка, за да не се ощетяват транзитните шофьори. Според нея месечната не може да надвишава 20% от годишната (т.е. макс. цена 12,90), седмичната – 11% (т.е. макс. цена 7,09), а еднодневната – 9% (т.е. макс. цена от 5,80 и само тя влиза в изискванията). Също така е предложено след анализ на данните за продадени уикенд винетки, ако се установи намалена покупка на този вид винетна такса, то тя да отпадне от продажба. Предлага се и обмисляне на промяна на периода на действие на т.нар. седмична винетка. България е една от малкото страни, с винетка с валидност от 7 дни. В напр. Румъния, Чехия, Словакия, Унгария и Австрия се предлагат 10-дневни винетки, в допълнение на еднодневните и месечните: https://eznamka.sk/selfcare/purchase https://edalnice.gov.cz/en#/validation https://www.roviniete.ro/en/ https://www.asfinag.at/en/toll/vignette/ Също така доближаването на цените на тези в напр. Чехия за еднодневна, седмична/10-дневна и месечна винетка, но оставянето на такава огромна разлика в цената при годишната винетна такса, при		тавани от 20% (месечна) и 11% (седмична) спрямо годишната такса е валидно само за превозни средства над 3,5 тона. Периодите на винетки са съобразени с изискванията на Директива 2022/362. По отношение на леките автомобили в Директива 2022/362 са предвидени процентни съотношения, различни от тези при тежкотоварните пътни превозни средства. По отношение на схемите за таксите за ползване, приети преди 24 март 2022 г., държавите членки могат да запазят ставките, надхвърлящи определените в първа алинея граници, при условие че са били в сила преди тази
--	---	--	---	--	--	---

				много по-лошите пътища в България не е добър индикатор.		дата, и може да запази съответстващите по-високи ставки за другите периоди на ползване, в съответствие с принципа на равното третиране. В тази връзка, предлаганото увеличение е в съответствие с изискванията на Директива 2022/362. Въвеждането на 10-дневни винетки в Австрия или Унгария е въпрос на национално решение, а не на задължителна европейска правна рамка. В Директива 2022/362 е предвидена възможност при прилагане на такси за ползване по отношение на леките автомобили, ползването на инфраструктурата да е <u>най-малко</u> за следните периоди: ден, седмица или 10
--	--	--	--	---	--	--

						дни, или и двете, месец или два месеца, или и двете, и година. В тази връзка, държавите членки са длъжни да спазят минимално тези периоди, но това изискване не поставя ограничение за въвеждането на винетки с различен период на валидност.
5.	Получено по ел. поща в МРРБ–препратено с писмо с вх. № АПИ / 04-16-1841/25.06.2026 г.	Петър Гаврилов	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	Изразено е становище, че поради изключително лошото състояние на пътната мрежа в областите Враца, Монтана и Видин, няма основание за повишаване на цените на винетките, а са налице основания за отпадане на винетките, поради факта, че парите се крадат и пилеят.	Не се приема	Становището не съдържа конкретно предложение.
6.	Получено по ел. поща в МРРБ–препратено с писмо с вх. № АПИ / 04-16-1859/26.06.2026 г.	Панайот Панайотов	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	Становището съдържа въпрос с какво са се подобрили пътищата, че ще се увеличават винетките .	Не се приема	Становището не съдържа конкретно предложение.
7.	Получено по ел. поща в МРРБ–препратено с писмо с вх. № АПИ / 04-16-1875/26.06.2026 г.	Деси Узунова	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	Становището съдържа искане да бъдат публикувани: Подробна финансова обосновка за увеличението;	Не се приема	Съгласно чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове, преди внасянето на проект на нормативен акт за

				Точният размер на очакваните допълнителни приходи; Конкретните пътища и ремонти, които ще бъдат финансирани; Отчет за това как са изразходвани средствата от винетни такси през последните години.		издаване или приемане от компетентния орган съставителят на проекта го публикува на интернет страницата на съответната институция заедно с мотивите, съответно доклада, и предварителната оценка на въздействието по чл. 20. В тази връзка, няма норматвно основание за публикуване на финансовата обосновка. Информация за точния размер на очакваните допълнителни приходи се съдържа в доклада към проекта на ПМС. Относно конкретните пътища и ремонти, които ще бъдат финансирани и отчет за изразходваните средства от винетни
--	--	--	--	---	--	--

						такси през последните години, обръщаме внимание, че исканата информация не представява конкретно предложение по качения за обществено обсъждане проект на нормативен акт.
8.	Получено по ел. Поща в МС Приемна на Република България с вх. № 1450/26 от 03.07.2026 г.	Станислава Маринова	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	В становището е поставен въпросът на какво основание се планира или реализира увеличение на таксите, при положение че качеството на пътната инфраструктура в България не просто не се подобрява, но видимос се влошава? Изразено е становище, че когато държавата изисква по – високи такси за използване на инфраструктурата, гражданите имат право да очакват: 1. Видима промяна в качеството; 2. Прозрачност при разходване на средствата; 3. Безопасност като приоритет.	Не се приема	Становището не съдържа конкретно предложение.

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР:

МИРОСЛАВА ВЛАДИМИРОВА