Приложение Д.2. **ПРОЕКТ**

Таблица на съответствието с правото на Европейския съюз

Акт на Европейския съюз	Национален акт	Степен на съответствие
ДИРЕКТИВА (ЕС) 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	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, Закон за движение по пътищата, Закон за концесиите, Кодекс за застраховането,** **Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, Постановление № 142 от 24 юни 2022 г. 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.**	
Член 1 Изменения към Директива 1999/62/ЕО Директива 1999/62/ЕО се изменя, както следва: 1) Заглавието се заменя със следното: „Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури“ 2) Членове 1 и 2 се заменят със следното: „Член 1 1. Настоящата директива се прилага по отношение на: а) данъците, налагани за тежкотоварните превозни средства; б) ТОЛ таксите и таксите за ползване, налагани на превозните средства. 2. Настоящата директива не се отнася за превозните средства, които се използват	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 1. такса за ползване на платената пътна мрежа - винетна такса за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 и 7а; заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа;	**Пълно съответствие**

изключително в неевропейските територии на държавите членки. 3. Настоящата директива не се отнася за превозни средства с регистрация в Канарските острови, Сеута и Мелиля, както и Азорските острови и Мадейра, които извършват превози изключително на тези територии или между тези територии и, съответно, континенталните територии на Испания и Португалия.	2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	
Член 2 1. За целите на настоящата директива: 1) „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната транспортна инфраструктура, посочена в глава II, раздел 3 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (*), както е илюстрирано чрез картите в приложение I към същия регламент;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 20 от Допълнителните разпоредби** **20.** „Трансевропейска пътна мрежа“ е пътната транспортна инфраструктура, посочена в глава II, раздел 3 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г., относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Регламент (ЕС) № 1315/2013), както е илюстрирано чрез картите в приложение I към същия регламент	**Пълно съответствие**

2) „основна трансевропейска транспортна мрежа“ означава транспортна инфраструктура, установена в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 20а от Допълнителните разпоредби 20а.** „Основна трансевропейска транспортна мрежа“ е транспортна инфраструктура, установена в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013	**Пълно съответствие**
3) „разходи за строителство“ означава разходите, свързани със строителството, включително разходите за финансиране, където е подходящо, на: а) нова инфраструктура или нови подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, или б) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, включително значителни структурни ремонти, завършени не повече от 30 години преди 10 юни 2008 г., където към 10 юни 2008 г. вече са били налице начини за таксуване, или завършени преди не повече от 30 години преди установяването на нови начини за таксуване, въведени след 10 юни 2008 г.; или в) инфраструктура или подобрения на инфраструктурата, завършени преди сроковете, посочени в буква б), когато: i) държава членка е установила система за събиране на такси, която предоставя възстановяване на тези разходи чрез договор с оператор на системата или чрез други законови действия с еквивалентен ефект, влезли в сила преди 10 юни 2008 г., или ii) държава членка може да докаже, че решението за изграждането на въпросната инфраструктура е зависело от това дали планираният ѝ експлоатационен период е повече от 30 години;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
4) „финансови разходи“ означава лихви по заеми и възстановяване на финансиране със собствен капитал от акционерите;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни**

		средства на база време и на база изминато разстояние
5) „значителни структурни ремонти“ означава структурни ремонти с изключение на ремонтите, които повече не допринасят полза за ползвателите на пътищата, особено когато ремонтната дейност е заменена с препокриване на пътя или с друга строителна работа;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
6) „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който отговаря на следните критерии: а) снабден е, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства; б) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с пътека за велосипедисти или пешеходна пътека; и в) обозначен е специално като автомагистрала;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 3, ал.7** **Чл. 3. (7)** Автомагистралите са национални обекти. Те са специално проектирани, изградени и специално означени пътища за движение само на моторни превозни средства с високи скорости, които не обслужват имоти, граничещи с тях, и притежават следните характеристики: 1. имат, с изключение на специални места или временно, самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение и със специална лента за аварийно спиране; 2. пресичането с други пътища, улици, железопътни и трамвайни линии, пътеки за велосипедисти или пешеходни пътеки е само на различни нива; 3. вливането и отливането на движението е само на определени места;	**Пълно съответствие**

	4. нямат директни връзки към съседните прилежащи територии; 5. имат площадки за краткотраен отдих; 6. имат предпазна телена ограда.	
7) „ТОЛ такса“ означава определена сума, която се заплаща във връзка с превозно средство, въз основа на изминатото разстояние по дадена инфраструктура и в зависимост от типа превозно средство, заплащането на която дава право на същото превозното средство да използва инфраструктурата, и която се състои от една или повече от следните такси: а) такса за инфраструктура; б) такса за задръствания; или в) такса за външни разходи;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 58 от Допълнителните разпоредби** **58.** „Тол такса“ е такса, която се заплаща, въз основа на изминато разстояние по конкретна инфраструктура и типа превозно средство, заплащането на която дава право на превозното средство да използва инфраструктурата, и която се състои от една или повече от следните такси: 1. такса за инфраструктура; 2. такса за задръствания; 3. такса за външни разходи.	**Пълно съответствие**
8) „такса за инфраструктура“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, направени в дадена държава членка за изграждане, поддържане, експлоатация и развитие на инфраструктурата;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 59 от Допълнителните разпоредби** **59.** „Такса за инфраструктура“ е такса, налагана с цел да се възстановят разходите, направени в държава членка за изграждане, поддържане, експлоатация и развитие на инфраструктурата	**Пълно съответствие**
9) „такса за външни разходи“ означава такса, налагана с цел да се възстановят разходите, свързани с един или повече от следните фактори: а) замърсяването на въздуха; б) шумовото замърсяване, причинено от трафика; или в) емисиите на CO2, дължащи се на трафика;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 62 от Допълнителните разпоредби** **62.** „Такса за външни разходи“ е такса, налагана с цел да се възстановят разходите, свързани с един или повече от следните фактори: 1. замърсяването на въздуха; 2. шумовото замърсяване, причинено от трафик; 3. емисиите на въглероден диоксид, дължащи се на трафик.	**Пълно съответствие**

10) „разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика“ означава стойността на вредите за човешкото здраве и на вредите за околната среда, причинени от изпускането на прахови частици и на прекурсори на озона, като NOx и летливи органични съединения, при експлоатацията на превозно средство;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
11) „разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика“ означава стойността на вредите за човешкото здраве и на вредите за околната среда, причинени от шума, генериран от превозните средства или причинен от тяхното взаимодействие с пътната настилка;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
12) „разходи във връзка с емисиите на CO2, дължащи се на трафика“ означава стойността на вредите, причинени от изпускането на CO2 при експлоатацията на превозното средство;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
13) „задръстване“ означава ситуация, при която обемът на трафика достига или надхвърля пропускателната способност на пътя;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 61 от Допълнителните разпоредби 61.** „Задръстване“ е ситуация, при която обемът на трафика достига или надхвърля	**Пълно съответствие**

	пропускателната способност на пътя.	
14) „такса за задръствания“ означава такса, налагана на превозните средства с цел възстановяване на разходите, породени от задръстванията в дадена държава членка, и за намаляване на задръстванията;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 60 от Допълнителните разпоредби** **60.** „Такса за задръствания“ е такса, налагана с цел възстановяване на разходите, породени от задръстванията, и за намаляване на задръстванията.	**Пълно съответствие**
15) „среднопретеглена такса за инфраструктура“ означава общият приход от таксата за инфраструктура за даден период, разделен на пробега в километри, пропътуван от тежките превозни средства по участъците от пътя, за които се плаща таксата през същия период;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
16) „такса за ползване“ означава определена сума, чието заплащане дава право на превозното средство да използва за определен период инфраструктурата, посочена в член 7, параграфи 1 и 2;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 57 от Допълнителните разпоредби** **57.** „Такса за ползване“ е такса, чието заплащане дава право на превозното средство да използва за определен период платената пътна мрежа..	**Пълно съответствие**
17) „превозно средство“ означава моторно превозно средство с четири или повече колела или съчленена комбинация от превозни средства, предназначени или използвани за превоз на пътници или товари;	**Закон за движение по пътищата, § 6, т. 10 от Допълнителните разпоредби** **10.** "Пътно превозно средство" е съоръжение, придвижвано по пътя на колела и използвано за превозване на хора и/или товари. Към пътните превозни средства се приравняват трамваите, тракторите и самоходните машини, когато се придвижват по пътищата.	**Пълно съответствие**

18) „тежко превозно средство“ означава моторно превозно средство, чиято технически допустима максимална маса с товар надвишава 3,5 тона;	**Закон за пътищата, чл. 10б, ал.3** **чл. 10б (3)** Тол таксата се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, извън тези по чл. 10а, ал. 7, 7а и 9, като заплащането и дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена, да измине определено разстояние между две точки.	**Пълно съответствие**
19) „тежкотоварно превозно средство“ означава тежко превозно средство, предназначено за превоз на товари;	**Закон за пътищата, чл. 10б, ал.3** **чл. 10б (3)** Тол таксата се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, извън тези по чл. 10а, ал. 7, 7а и 9, като заплащането и дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена, да измине определено разстояние между две точки. **Закон за движение по пътищата, чл. 149, ал.1, т. 3, б. „б“ и „в“** **чл. 149, ал. 1.** За нуждите на одобряването на типа, превозните средства се делят на следните категории, обозначени с латински букви: **3.** категория N - моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на товари: **б)** категория N2 - превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 3,5 t, но не повече от 12 **t;** **в)** категория N3 - превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 12 t.	**Пълно съответствие**

20) „автобус“ означава тежко превозно средство, предназначено за превоз на повече от осем пътници освен водача;	**Закон за пътищата, чл. 10б, ал.3** **чл. 10б (3)** Тол таксата се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, извън тези по чл. 10а, ал. 7, 7а и 9, като заплащането и дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена, да измине определено разстояние между две точки. **Закон за движение по пътищата, § 6, т. 12, б. “в“ от Допълнителните разпоредби** **12.** "Автомобил" е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което се използва за превозване на пътници и товари или за теглене на други пътни превозни средства. Към автомобилите се приравняват и тролейбусите. В зависимост от предназначението си автомобилите биват: в) автобуси - за превозване на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача.	**Пълно съответствие**
21) „леко превозно средство“ означава превозно средство, чиято технически допустима максимална маса с товар не надвишава 3,5 тона;	**Закон за пътищата, чл. 10а, ал. 7** **Чл. 10а (7)** Винетна такса се заплаща за следните пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона: 1. моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на пътници; 2. моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на товари; 3. моторни превозни средства с повишена проходимост.	**Пълно съответствие**

22) „лек автомобил“ означава леко превозно средство с четири колела, предназначено за превоз на не повече от осем пътници освен водача;	**Закон за пътищата, чл. 10а, ал. 7, т. 1** **Чл. 10а (7)** Винетна такса се заплаща за следните пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона: 1. моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на пътници. **Закон за движение по пътищата, § 6, т. 12, б. “а“ от Допълнителните разпоредби** **12.** "Автомобил" е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което се използва за превозване на пътници и товари или за теглене на други пътни превозни средства. Към автомобилите се приравняват и тролейбусите. В зависимост от предназначението си автомобилите биват: а) леки - за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8.	**Пълно съответствие**
23) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава превозно средство, което представлява исторически интерес и за което се съдържа определение в член 3, параграф 7 от Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (**);	**Закон за движение по пътищата, § 6, т. 67 от Допълнителните разпоредби** 67. "Историческо превозно средство" е механично задвижвано пътно превозно средство, което е минимум 30-годишно, не се използва за ежедневен транспорт, запазено и поддържано в исторически коректно състояние, част е от световното техническо и културно наследство и за което има издадена идентификационна карта от Международната федерация за старинни автомобили или от друга упълномощена от нея организация на територията на държава - членка на Европейския съюз.	**Пълно съответствие**

24) „микробус“ означава леко превозно средство, предназначено за превоз на повече от осем пътници освен водача;	**Закон за пътищата, чл. 10а, ал. 7, т. 1** **Чл. 10а (7)** Винетна такса се заплаща за следните пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона: **1.** моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на пътници.	**Пълно съответствие**
25) „моторна каравана“ означава превозно средство с място за живеене, включващо седалки и маса, места за спане, които могат да са отделни или да се преобразуват от седалките, съоръжения за готвене и съхранение;	**Закон за пътищата, чл. 10а, ал. 7, т. 1** **Чл. 10а (7)** Винетна такса се заплаща за следните пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона: **1.** моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на пътници. **Кодекс за застраховането, § 1, т. 54 от Допълнителните разпоредби** т. 54. "Къмпинг-автомобил" е превозно средство със специално предназначение от категория М, чиито характеристики са определени в приложение № 1, част А, т. 5, подточка 5.1 от Наредба № 60 от 24 април 2009 г. за одобряване типа на нови моторни превозни средства и техните ремаркета.	**Пълно съответствие**
26) „леко търговско превозно средство“ означава леко превозно средство, предназначено за превоз на товари;	**Закон за пътищата, чл. 10а, ал. 7, т. 2** **Чл. 10а (7)** Винетна такса се заплаща за следните пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона: **2.** моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на товари.	**Пълно съответствие**
27) „фургон“ означава леко превозно средство по смисъла на част В, точка 4.2 от приложение I	**Закон за пътищата, чл. 10а, ал. 7, т. 2 и чл. 10б, ал. 3**	**Пълно съответствие**

към Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета (***);	**чл. 10а (7)** Винетна такса се заплаща за следните пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона: **2.** моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на товари.	
28) „емисии на CO2“ от тежко превозно средство означава неговите специфични емисии на CO2, предвидени в точка 2.3 от неговия информационен файл за клиента, както е определено в част II от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията (****);		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
29) „превозно средство с нулеви емисии“ означава: а) тежко превозно средство с нулеви емисии, определено в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета (*****); или б) всеки лек автомобил, микробус или леко търговско превозно средство без двигател с вътрешно горене;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
30) „тежко превозно средство с ниски емисии“ означава: а) тежко превозно средство с ниски емисии съгласно определението в член 3, точка 12 от Регламент (ЕС) 2019/1242; б) или тежко превозно средство в обхвата на член 2, параграф 1, букви а)—г) от същия регламент, с емисии на CO2, които са под 50 % от еталонните емисии на CO2 за неговата група превозни средства, и което е различно от превозно средство с нулеви емисии;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории**

		пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние
31) „транспортен оператор“ означава всяко предприятие, което осъществява пътен превоз на пътници или стоки;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 1, т. 63 от Допълнителните разпоредби** **63.** „Транспортен оператор“ е предприятие, което осъществява пътен превоз на пътници или стоки.	**Пълно съответствие**
32) „превозно средство от клас емисии „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“, „EURO VI“ означава тежко превозно средство, чиито емисии са в границите за емисиите, посочени в приложение 0;	**Закон за пътищата, § 1, т. 19 от Допълнителните разпоредби** **19.** "Превозно средство с екологична категория "ЕВРО 0", "ЕВРО I", "ЕВРО II", "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V", "ЕВРО VI", "EEV" е превозно средство, което отговаря на ограниченията за емисии съгласно приложение № 2.	**Пълно съответствие**
33) „тип тежко превозно средство“ означава категорията, в която се класифицира тежкото превозно средство в зависимост от броя на осите, размерите или масата му, или като се вземат предвид други показатели за класифициране, отразяващи щетите върху пътя, като класификационната система за щети върху пътя, посочена в приложение IV, при условие че използваната класификационна система се базира на характеристиките на превозното средство, които са отразени в документацията на това средство, използвана във всички държави членки, или които са видими;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
34) „подгрупа превозни средства“ означава подгрупа превозни средства съгласно определението в член 3, точка 8 от Регламент (ЕС) 2019/1242;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време**

		и на база изминато разстояние
35) „група превозни средства“ означава група превозни средства съгласно определението в таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
36) „период за докладване за годината Y“ означава период за докладване за годината Y“ съгласно определението в член 3, точка 3 от Регламент (ЕС) 2019/1242;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
37) „траектория за намаляване на емисиите“ за периода за докладване за година (Y) и подгрупа превозни средства (sg), а именно ETY,sg, означава произведението от годишния коефициент на намалението на емисиите на CO2 (R-ETY) умножено по еталонните емисии на CO2 (rCO2sg) на подгрупата (sg), а именно ETY,sg = R-ETY x rCO2sg; За годините Y ≤ 2030, както R-ETY, така и rCO2sg са определени в съответствие с точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242; За годините Y > 2030, R-ETY е 0,70; rCO2sg се прилага коригирано от делегираните актове, приети в съответствие с член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242 за отчетните периоди, започващи след съответните дати на прилагане на същите делегирани актове;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
38) „еталонни емисии на CO2 на група превозни средства“ означават: а) за превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, сумата, изчислена в съответствие с		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за**

формулата в приложение I, точка 3 към същия регламент; б) за превозни средства, които не попадат в обхвана на Регламент (ЕС) 2019/1242, средната стойност на всички емисии на CO2 от превозните средства от тази група превозни средства, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета (******) за първия отчетен период, който започва след датата, от която съгласно член 24 от Регламент (ЕС) 2017/2400 се забранява регистрацията, продажбата или въвеждането в експлоатация на превозни средства от тази група превозни средства, които не отговарят на задълженията, посочени в член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;		**условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
39) „концесионен договор“ означава концесия за строителство или концесия за услуги съгласно определението в член 5, точка 1, буква а) или б) от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (*******);	**Закон за концесиите, чл. 6, ал.1 – 5** **Чл. 6. (1)** Концесията се възлага за определен срок от един или повече възлагащи органи и/или възложители на един или повече икономически оператори с дългосрочен възмезден договор, наричан по-нататък "концесионен договор". **(2)** Според предмета си концесиите по този закон са: 1. концесия за строителство; 2. концесия за услуги. **(3)** Според органа, който ги възлага, концесиите са държавни или общински. **(4)** Концесия за строителство или концесия за услуги, при която строителството или услугите са предназначени за извършване на една от дейностите, посочени в приложение № 2, наричани по-нататък "секторни дейности", е секторна концесия. **(5)** Когато се възлага от два или повече възлагащи органи и/или възложители, концесията е съвместна концесия. Съвместната концесия може да бъде държавна - когато се възлага от двама или повече министри, общинска - когато се възлага от двама или повече кметове на общини, и съвместна	**Пълно съответствие**

	концесия с държавно и общинско участие - в останалите случаи.	
40) „концесионна ТОЛ такса“ означава такса, наложена от концесионер в съответствие с концесионен договор;	**Закон за пътищата, § 1, т. 18 от Допълнителните разпоредби** **18.** "Концесионна ТОЛ такса" е такса, събирана от концесионера в съответствие с концесионния договор.	**Пълно съответствие**
41) „значително изменен начин за събиране на ТОЛ такса или за таксуване“ означава начин за събиране на ТОЛ такса или за таксуване, при който изменението на ставките се очаква да увеличи приходите с повече от 10 % в сравнение с предходната счетоводна година, като се изключи ефектът от увеличаването на трафика и след корекция за инфлацията, измерена с промените в хармонизирания индекс на потребителските цени (ХИПЦ) в ЕС, от който се изключат енергията и непреработените храни, публикуван от Комисията (Евростат).		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
2. За целите на параграф 1, точка 2: а) във всеки случай пропорцията на разходите за строителство, които трябва да бъдат взети предвид, не надвишава пропорцията на актуалния планиран експлоатационен период на инфраструктурните компоненти, които все още ще се използват към 10 юни 2008 г. или към датата, когато се въвеждат новите начини за събиране на ТОЛ такси, ако тя е по-късно; б) инфраструктурните разходи или разходите за подобрения на инфраструктурата могат да включват всички специфични разходи за инфраструктура, предназначена да намали вредните въздействия във връзка с шума, да въведе новаторски технологии или да повиши пътната безопасност и действителните плащания, направени от инфраструктурния оператор, съответстващи на обективни екологични елементи, като например защита срещу замърсяване на почвата.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
3. Без да се засяга член 7га, параграф 3, държавите членки могат да третират моторните каравани или като автобуси, или като леки автомобили.	**Закон за пътищата, чл.10а, ал. 7** (7а) Винетна такса се заплаща за къмпинг автомобили от категория М1, независимо от общата им технически допустима максимална маса.	

3) Член 7 и 7а се заменят със следното: „Член 7 1. Без да се засяга член 9, параграф 1а, държавите членки могат да продължат да прилагат или да въвеждат ТОЛ такси и/или такси за ползване на трансевропейската пътна мрежа или на определени участъци от нея, както и на онези допълнителни участъци от своята мрежа от автомагистрали, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, съгласно условията, предвидени в параграфи 4—14 от настоящия член и в членове 7а—7к.	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 1. такса за ползване на платената пътна мрежа - винетна такса за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 и 7а; заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа; 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
2. Параграф 1 не засяга правото на държавите членки при спазване на ДФЕС да прилагат ТОЛ такси и/или такси за ползване за други пътища, при условие че налагането на тези такси за такива	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 8**	**Пълно съответствие**

пътища не е дискриминационно спрямо международния трафик и не води до нарушаване на конкуренцията между операторите. Таксите за изминато разстояние и таксите за ползване, които се налагат за пътища извън трансевропейската пътна мрежа и пътища, различни от магистрали, спазват условията, определени в параграфи 4 и 5 от настоящия член, в член 7а и в член 7й, параграфи 1, 2 и 4.	**чл.10 (8)** Въвеждането на таксите по ал. 1 за преминаване по трансевропейската пътна мрежа, както и по републикански пътища, които са извън трансевропейската пътна мрежа или по техни участъци, с цел управление на пътните потоци по паралелни (алтернативни) направления на трансевропейската пътна мрежа, не трябва да води до пряка или непряка дискриминация на основата на националността и ползвателя на пътя, държавата членка или третата държава, в която се е установил транспортният оператор, или началната или крайната точка на транспортната операция и до нарушаване на конкуренцията между отделните превозвачи.	
3. Без да се засягат останалите разпоредби на настоящата директива, ТОЛ таксите и таксите за ползване за различните категории превозни средства, като например тежките превозни средства, тежкотоварните превозни средства, автобусите, леките превозни средства, леките търговски превозни средства, микробусите и леките автомобили, могат да бъдат въвеждани или поддържани независимо една от друга. Когато обаче държавите членки таксуват леките автомобили, те също така таксуват леките търговски превозни средства.	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 1. такса за ползване на платената пътна мрежа - винетна такса за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 и 7а; заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа; 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък, като изминатото разстояние се изчислява въз	**Пълно съответствие**

	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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	
4. Държавите членки не налагат едновременно ТОЛ такси и такси за ползване на която и да е категория превозни средства за използването само на един участък от пътя. Независимо от това държава членка, която налага такса за ползване на своята мрежа, може да налага и ТОЛ такси за използването на мостове, тунели и планински проходи. Държавите членки могат да решат да не прилагат член 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 по отношение на тези ТОЛ такси за използването на мостове, тунели и планински проходи, когато са изпълнени едно или и двете следни условия: а) прилагането на член 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 не би било технически осъществимо за въвеждането на такова диференциране в съответната система за ТОЛ такси; б) прилагането на член 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 би довело до отклоняване на най-замърсяващите превозни средства, с отрицателно въздействие върху безопасността по пътищата и общественото здраве. Държава членка, която реши да не прилага член 7ва, параграф 3, член 7жа, параграф 1 и член 7жб, параграф 2 в съответствие с втора алинея от настоящия параграф, уведомява Комисията за своето решение.	**Закон за пътищата, чл. 10, ал. 1 и 4** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 1. такса за ползване на платената пътна мрежа - винетна такса за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 и 7а; заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа; 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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	**Пълно съответствие**

	дължимите такси се определят въз основа на сбора на изчислените за съответните тол сегменти такси; таксата за изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и се определя за всеки отделен път или пътен участък. **(4)** За ползване на отделни съоръжения по републиканските пътища по ал. 1 - мостове, тунели и/или планински проходи, посочени в списък, приет с решение на Министерския съвет и обнародван в "Държавен вестник", може да се въвежда такса за ползване на съответното съоръжение и/или проход. Тази такса не се въвежда за пътищата, за които се събира такса по ал. 1, т. 2.	
5. ТОЛ таксите и таксите за ползване не водят до дискриминация, пряка или непряка, на основата на: а) националността на ползвателя на пътя; б) държавата членка или третата държава, в която се е установил транспортният оператор; в) държавата членка или третата държава на регистрация на превозното средство; или г) началната или крайната точка на транспортната операция.	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1, т. 2 и ал. 8** **чл.10 (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък, като изминатото разстояние се изчислява въз основа на сбора на отделните тол сегменти, в	**Пълно съответствие**

	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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и и се определя за всеки отделен път или пътен участък. **(8)** Въвеждането на таксите по ал. 1 за преминаване по трансевропейската пътна мрежа, както и по републикански пътища, които са извън трансевропейската мрежа или по техни участъци, с цел управление на пътните потоци по паралелни (алтернативни) направления на трансевропейската пътна мрежа, не трябва да води до пряка или непряка дискриминация на основата на националността и ползвателя на пътя, държавата членка или третата държава, в която се е установил транспортният оператор, или началната или крайната точка на транспортната операция и до нарушаване на конкуренцията между отделните превозвачи.	
6. Държавите членки могат да предвидят намалени ТОЛ такси или такси за ползване за определени участъци от пътя или напълно да изключат определени участъци от пътя от пътни такси, по-специално когато движението е с ниска интензивност в слабо населени райони.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории**

		пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние
7. В случай на пътни инфраструктури, обхванати от концесионни договори, когато договорът е подписан преди 24 март 2022 г. или офертите или отговорите на покани за провеждане на преговори съгласно договорената процедура в рамките на процес за възлагане на обществена поръчка са получени преди 24 март 2022 г., държавите членки могат да изберат да не прилагат член 7ва, параграф 3, член 7ж, параграфи 1 и 2, член 7жа и член 7жб по отношение на ТОЛ таксите и таксите за ползване за тези инфраструктури, докато концесионният договор не бъде подновен или разпоредбите за ТОЛ таксите или таксуването не претърпят съществено изменение.		**Неприложимо за Република България**
8. Параграф 7 се прилага и за дългосрочни договори, сключени между публичен и непубличен субект, подписани преди 24 март 2022 г. за извършването на работи и/или управлението на услуги, различни от извършването на работи, които не включват прехвърлянето на риска, свързан с търсенето.		**Неприложимо за Република България**
9. Държавите членки могат да предвидят намалени ТОЛ такси или такси за ползване, или освобождаване от тези такси за: а) тежки превозни средства, които са изключени от изискването да монтират и използват записващо оборудване съгласно Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета (*); б) тежкотоварни превозни средства с технически допустима максимална маса в натоварено състояние над 3,5 тона и по-малка от 7,5 тона, използвани за превоз на материали, оборудване или машини за употреба от водача в хода на неговата работа или за доставка на занаятчийски произведения, когато превозът не се извършва за чужда сметка или срещу възнаграждение; в) всички превозни средства, обхванати от условията, посочени в член 6, параграф 2, букви а) и б), или всички превозни средства, използвани или притежавани от хора с увреждания; г) превозни средства с нулеви емисии с технически допустима максимална маса с товар до 4,25 тона.	**Закон за пътищата, чл. 10, ал. 9 и чл. 10в, ал. 1 – 3** **Чл. 10. (9)** За движение по републиканските пътища на пътни превозни средства на Министерството на вътрешните работи, на Националната служба за охрана, на Държавна агенция "Национална сигурност", на Главна дирекция "Изпълнение на наказанията", на Главна дирекция "Охрана" към министъра на правосъдието, на Бюрото по защита при министъра на правосъдието, на центровете за спешна медицинска помощ и на въоръжените сили не се заплащат такси по ал. 1, 4 и 5. Автомобилите на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" и Агенция "Митници" с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, осъществяващи контрол на пътя, не заплащат таксите по ал. 1, т. 2.	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

	Чл. 10в. (1) Лице с 50 и над 50 на сто намалена работоспособност или вид и степен на увреждане се освобождава от заплащане на винетна такса за един лек автомобил - негова собственост или съпружеска имуществена общност, с обем на двигателя до 2000 куб. см и мощност до 117,64 kW (160 к.с.) по ред, определен с наредба на министъра на транспорта и съобщенията и министъра на труда и социалната политика. **(2)** При условията на ал. 1 от заплащане на винетна такса се освобождават лицата или семействата, отглеждащи деца с трайни увреждания до 18-годишна възраст и до завършване на средното образование, но не по-късно от 20-годишна възраст. **(3)** Електронната винетка, издадена при условията на ал. 1 и 2, не следва пътното превозно средство в случай на прехвърляне на собствеността върху него, като загубва валидност от деня на прехвърлянето. Прехвърлителят е длъжен да уведоми Агенция "Пътна инфраструктура" за извършеното прехвърляне незабавно, но не по-късно от три работни дни, като в противен случай няма право да му бъде издадена нова безплатна електронна винетка до изтичането на първоначалната валидност на издадената във връзка с прехвърленото пътно превозно средство.	
10. Считано от 25 март 2030 г., държавите членки не прилагат такси за ползване за тежки превозни средства по основната трансевропейска транспортна мрежа.	**Закон за пътищата, чл. 10, ал.1, т. 2** **Чл. 10.** (1) (Доп. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., в сила от 22.12.2015 г., изм. - ДВ, бр. 80 от 2018 г., в сила от 16.08.2019 г.) За преминаване по платената	**Пълно съответствие**

	пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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 и от екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	
11. Чрез дерогация от параграф 10 държавите членки могат да налагат такси за ползване за тежки превозни средства в участъци от основната трансевропейска транспортна мрежа, но само в надлежно обосновани случаи, в които прилагането на ТОЛ такса: а) включва непропорционални административни, инвестиционни и оперативни разходи в сравнение с очакваните приходи или ползи, които би генерирала такава такса, например поради ограничената дължина на съответните участъци от пътя или относително ниската гъстота на населението, или относително ниския трафик; или води до отклоняване на трафика с отрицателно въздействие върху пътната безопасност или общественото здраве. Преди прилагането на тези ТОЛ такси държавите членки уведомят Комисията за намерението си да		**Неприложимо за Република България**

направят това. Това уведомление включва причините, обосноваващи, в светлината на първа алинея, прилагането на таксата за ползване на базата на обективни критерии и ясна информация за превозните средства и участъците от пътя, обхванати от таксата за ползване. Държавите членки могат да подадат едно-единствено уведомление за повече участъци от пътя, обхванати от освобождаванията, при условие че за всеки участък е включена обосновка.		
12. Когато държавите членки прилагат обща система за такси за ползване в съответствие с член 8, те адаптират или прекратяват функционирането на общата система до 25 март 2032 г.		**Неприложимо за Република България**
13. По отношение на тежкотоварните превозни средства, до 25 март 2027 г. всяка държава членка може да избере да прилага ТОЛ такси или такси за ползване единствено за тежкотоварните превозни средства, чиято технически допустима максимална маса с товар е не по-малка от 12 тона, когато се счете, че начисляването на ТОЛ такси или такси за ползване за тежкотоварните превозни средства с маса по-малка от 12 тона: а) би довело, в резултат на отклоняване на движението, до значителни неблагоприятни последствия за свободния поток на трафика, околната среда, нивата на шума, задръстванията, здравето или пътната безопасност; б) би довело до административни разходи, надвишаващи 15 % от допълнителните приходи, генерирани от това разширяване на обхвата; или в) би засегнало категория превозни средства, която не генерира повече от 10 % от дължимите разходи за инфраструктура. Държавите членки, които изберат да прилагат ТОЛ такси или такси за ползване, или и двете единствено за тежкотоварните превозни средства, чиято технически допустима максимална маса с товар е не по-малка от 12 тона, информират Комисията за своето решение заедно с мотивите, на които то се основава.		**Неприложимо за Република България**
14. Когато ТОЛ такси се прилагат за всички тежки превозни средства, държавите членки могат да изберат да възстановяват различен процент разходи от автобусите и моторните каравани, от една страна, и от тежкотоварните превозни средства, от друга страна.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории**

		пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние
15. До 25 март 2027 г. Комисията извършва оценка на прилагането и ефективността на настоящата директива по отношение на таксуването на лекотоварните превозни средства. При тази оценка се взема предвид развитието на системите за таксуване, прилагани за леките превозни средства, по отношение на вида на таксуване, прилаган за различните категории превозни средства, обхвата на съответната мрежа, пропорционалността на ценообразуването и други имащи отношение елементи. Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение за изменение на имащите отношение разпоредби на настоящата директива.		**Не подлежи на въвеждане**
Член 7а 1. Таксите за ползване са пропорционални на продължителността на ползване на инфраструктурата. 2. Ако се прилагат такси за ползване по отношение на тежките превозни средства, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: ден, седмица, месец и година. Месечният размер не надвишава 10 % от годишния размер, седмичният размер не надвишава 5 % от годишния размер, а дневният размер не надвишава 2 % от годишния размер. Държава членка може да прилага само годишни такси за превозните средства, регистрирани в нея. Държавите членки определят размера на таксите за ползване, включително административните разходи, за всички тежки превозни средства в размер, който не надвишава максималните ставки, предвидени в приложение II.		**Такси за ползване не се прилагат за тежките превозни средства**
3. Ако се прилагат такси за ползване по отношение на леките автомобили, ползването на инфраструктурата се предлага най-малко за следните периоди: ден, седмица или 10 дни, или и двете, месец или два месеца, или и двете, и година. Размерът на двумесечната такса не надвишава 30 % от размера на годишната, размерът на месечната такса не надвишава 19 % от размера на годишната, размерът на 10-дневната такса не надвишава 12 % от размера на годишната, размерът на седмичната такса не надвишава 11 % от размера на годишната,	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10а, ал. 1** **чл. 10а. (1)** Винетните такси се диференцират в зависимост от срока, за който е платена винетната такса. В зависимост от срока винетните такси биват годишна, тримесечна, месечна, седмична, уикенд и еднодневна и имат валидност от деня, посочен като начална	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни**

а размерът на дневната такса не надвишава 9 % от размера на годишната. Държавите членки могат да ограничат дневната такса за ползване само до целите на транзитно преминаване. Държавите членки могат също да предвидят ползване на инфраструктурата за други периоди от време. В такива случаи държавите членки прилагат ставки, съответстващи на принципа за равно третиране на ползвателите, като вземат предвид всички съответни фактори, по-конкретно годишната ставка и ставките за другите периоди, посочени в първата алинея, установените модели на ползване и административните разходи. 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 дата, и може да запази съответстващите по-високи ставки за другите периоди на ползване, в съответствие с принципа на равното третиране. Те обаче се привеждат в съответствие с определените в първа алинея граници, както и с втора алинея, в момента на влизане в сила на значително изменените начини за таксуване и не по-късно от 25 март 2030 г.	дата при заплащането им. Срокът на валидността на винетните такси се определя с наредбата по чл. 10, ал. 7. **Закон за пътищата, чл.10а, ал.6** **(6)** Размерът на таксите по ал. 1, 2, 4 и 5 и по чл. 10б, ал. 5 се определя с тарифа на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Условията и редът за събиране на таксите по ал. 4 и 5 се определят с наредба на Министерския съвет по предложение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Обслужването на картовите плащания по събирането на приходите по ал. 1 се извършва по реда на чл. 4, ал. 4 от Закона за ограничаване на плащанията в брой, като плащания могат да се извършват и чрез карти за гориво, издавани от лица, с които Агенция "Пътна инфраструктура" сключва договори при еднакви публично оповестени общи условия.	**средства на база време и на база изминато разстояние**
4. За микробусите и леките търговски превозни средства държавите членки спазват параграф 2 или параграф 3. Когато държавите членки въвеждат различни такси за ползване за леките търговски превозни средства в сравнение с леките автомобили, те определят по-високи такси за ползване за леките търговски превозни средства, отколкото за леките автомобили.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
5. До 25 март 2027 г. Комисията прави оценка на техническата и правната осъществимост на диференцираното третиране на различните леки търговски превозни средства в зависимост от това дали засегнатото леко търговско превозно		**Не подлежи на въвеждане**

средство е оборудвано с тахограф. Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение за съответно изменение на настоящата директива.		
4) Вмъква се следният член: „Член 7аа 1. Държавите членки, които са прилагали ТОЛ такси по своята основна трансевропейска транспортна мрежа или част от нея преди 24 март 2022 г., могат да въведат комбинирана система за таксуване за всички тежки превозни средства или за някои видове тежки превозни средства. 2. В тази комбинирана система за таксуване държавите членки могат, независимо от член 7, параграф 10, да прилагат такси за ползване за всички тежки превозни средства или за някои видове тежки превозни средства, включително за някои категории тонаж на тежките превозни средства, по основната трансевропейска транспортна мрежа или части от нея, в съответствие с член 7, параграф 4. 3. Таксите за ползване, посочени в параграф 2 от настоящия член, варират в съответствие с член 7жа и в зависимост от класа емисии EURO. Освен това държавите членки определят размера на таксите за ползване, включително административните разходи, за засегнатите тежки превозни средства, на ниво, което не е по-високо от максималните размери, предвидени в приложение II. 4. Държавите членки, въвели комбинирана система за таксуване, извършват оценка на въздействието или анализ, разясняващ и обосноваващ въвеждането ѝ, като Комисията се уведомява за тази оценка или този анализ най-малко шест месеца преди въвеждането на системата.“		**Неприложимо за Република България**
5) Членове 7б и 7в се заменят със следното: „Член 7б 1. Таксата за инфраструктура за тежките превозни средства се основава на принципа на възстановяване на инфраструктурните разходи. Среднопретеглената такса за инфраструктура за тежките превозни средства е свързана със строителните разходи и разходите за експлоатация, поддръжка и развитие на съответната инфраструктурна мрежа. Среднопретеглената такса за инфраструктура може да включва също така възвръщаемост на капитала и/или марж на печалбата, основан на пазарните условия.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

2. Разходите, които се вземат предвид, са свързани с мрежата или частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура за тежките превозни средства, и с превозните средства, подлежащи на такова таксуване. Държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи.		
Член 7в 1. Държавите членки могат да запазят или да въведат такса за външни разходи, свързана с разходите във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, шумово замърсяване, емисии на CO2 или всяка комбинация от тези елементи. Когато за тежките превозни средства се прилага такса за външни разходи, държавите членки я варират и я определят в съответствие с минималните изисквания и методите, посочени в приложение IIIа, и спазват референтните стойности, изложени в приложения IIIб и IIIв. Държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи. 2. Размерът на таксата за външни разходи се определя от съответната държава членка. Ако държава членка определи орган за тази цел, посоченият орган е правно и финансово независим от организацията, която управлява или събира цялата такса или част от нея. 3. Държавите членки могат да прилагат изключения, които позволяват корекция на таксите за външни разходи за превозните средства, които представляват исторически интерес.“	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1, т.2** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: **2.** такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и задръстванията и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
6) Вмъкват се следните членове: „Член 7ва	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1, т.2**	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на**

1. Когато налагат такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха или шумовото замърсяване, държавите членки вземат предвид разходите, свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налага тази такса, и превозните средства, които подлежат на това таксуване. 2. Таксата за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, не се отнася за тежки превозни средства, които отговарят на най-строгите EURO стандарти за емисии. Първата алинея престава да се прилага четири години след датата на влизане в сила на правилата, с които са въведени тези стандарти. 3. От 25 март 2026 г. държавите членки прилагат такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, за тежките превозни средства по ТОЛ мрежата, посочена в член 7, параграф 1. Чрез дерогация от първа алинея, държавите членки могат да решат да не прилагат такса за външни разходи на онези участъци от пътя, където това би довело до отклоняването на най-замърсяващите превозни средства с негативни последици върху безопасността по пътищата и общественото здраве. 4. Държавите членки могат да направят оценка на възможността да прилагат такса за външни разходи за емисии на CO2 и за замърсяване на въздуха или отстъпки, свързани с тези емисии, когато концесионните ТОЛ такси не варират в съответствие с член 7жа, в съответствие с членове 7ж и 7жа за тежките превозни средства и в съответствие с член 7жб за леките превозни средства. Резултатът от посочената незадължителна оценка, включително обосновка на причината, поради която таксата за външни разходи или отстъпката не се прилага, се съобщава на Комисията.	**Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и задръстванията и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	**Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
Член 7вб 1. Държавите членки могат да прилагат по-високи такси за външни разходи за емисиите на CO2 в сравнение с референтните стойности, посочени в приложение IIIв, при условие че това се прави по недискриминационен начин и не надвишава повече от два пъти стойностите, посочени в приложение IIIв. Когато държавите членки прилагат настоящия параграф, те обосновават своето решение и уведомяват за това Комисията в съответствие с приложение IIIа. 2. За автобусите държавите членки могат да решат да прилагат същите или по-ниски стойности	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1, т.2** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3;	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време**

от прилаганите за тежкотоварните превозни средства. 3. Таксата за външни разходи за емисиите на CO2 може да се комбинира с такса за инфраструктура, която е била варирана в съответствие с член 7жа. 4. До 25 март 2027 г. Комисията прави оценка на прилагането и ефективността на таксуването за външни разходи за емисиите на CO2, както и съгласуваността му с Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета (*) и Директива 2003/96/ЕО на Съвета (**). Въз основа на тази оценка, когато е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение за изменение на настоящия член. В случай че настоящият член не е бил съответно изменен до 1 януари 2027 г., но Директива 2003/87/ЕО или Директива 2003/96/ЕО са били изменени по начин, който да доведе до ефективно интернализиране на поне част от външните разходи за емисиите на CO2 от автомобилния транспорт, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 9г от настоящата директива за изменение на приложение IIIв към настоящата директива, за да коригира референтните стойности на таксата за външни разходи за емисиите на CO2, като взема предвид действителната цена на въглеродните емисии, прилагана за горивата за автомобилен транспорт в Съюза.	заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и задръстванията и се определя за всеки отделен път или пътен участък.	**и на база изминато разстояние**
(7) Член 7г се заменя със следното: „Член 7г Не по-късно от шест месеца след приемането на нови и по-строги EURO стандарти за емисиите Комисията представя, ако е необходимо, законодателно предложение, за да определи съответните референтни стойности в приложение IIIб и за адаптиране на максималните ставки на таксите за ползване в приложение II.“		**Не подлежи на въвеждане**
(8) Вмъква се следният член: „Член 7га 1. Държавите членки могат, в съответствие с изискванията, определени в приложение V, да въведат такса за задръствания на всеки участък от своята пътна мрежа, който се повлиява от задръстване. Таксата за задръствания може да се прилага само за тези участъци от пътя, по които редовно стават задръствания, и само през периодите, в които обикновено има задръствания. 2. Държавите членки определят участъците от пътя и периодите, посочени в параграф 1, въз основа на обективни критерии, свързани с равнището на което пътищата и техните околности	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, чл. 10, ал. 1, т.2 и чл. 10а, ал.2** **Чл. 10. (1)** За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3;	**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време**

са засегнати от задръстванията, измерено inter alia чрез средните закъснения или дължината на опашките. 3. Таксата за задръствания, наложена за който и да било участък от пътната мрежа, се прилага без дискриминация спрямо всички категории превозни средства в съответствие със стандартните коефициенти на еквивалентност, посочени в приложение V. Държавите членки обаче могат да освободят частично или изцяло микробусите и автобусите от таксите за задръствания с цел стимулиране на колективния транспорт, на социално-икономическото развитие и на териториалното сближаване. Моторните каравани, независимо от тяхната технически допустима максимална маса с товар, не се считат за автобуси за целите на настоящия параграф. 4. Таксата за задръствания се определя в съответствие с минималните изисквания, посочени в приложение V. Тя отразява разходите, наложени от дадено превозно средство върху другите ползватели на пътя и непряко върху обществото, и спазва референтните стойности, посочени в приложение VI за всеки тип път. Когато държава членка възнамерява да прилага такси за задръствания, по-високи от референтните стойности, посочени в приложение VI, тя уведомява Комисията в съответствие с изискванията, посочени в приложение V. Приходите, генерирани от такси за задръствания, или паричната равностойност на тези приходи, се използват за решаване на проблема със задръстванията или за развитие на устойчив транспорт и мобилност като цяло. Когато тези приходи се разпределят към общия бюджет, за дадена държава членка се счита, че е приложила втора алинея, ако тя прилага политики за финансова подкрепа за справяне с проблема със задръстванията или развива устойчив транспорт и мобилност, чиято стойност е равна на приходите, генерирани от таксите за задръствания. 5. Държавите членки установяват подходящи механизми за наблюдение на въздействието на таксите за задръствания и преразглеждане на техния размер. Всяка държава членка преразглежда размера на таксите редовно, поне веднъж на три години, за да гарантират, че те не надвишават разходите, които задръстванията предизвикват в същата държава членка по участъците от пътя, за които се прилага таксата за задръствания.“	заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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, екологичните му характеристики, клас емисии Евро, емисии CO2 и задръстванията и се определя за всеки отделен път или пътен участък. Чл.10а. (1) Винетните такси се диференцират в зависимост от срока, за който е платена винетната такса. В зависимост от срока винетните такси биват годишна, тримесечна, месечна, седмична, уикенд и еднодневна и имат валидност от деня, посочен като начална дата при заплащането им. Срокът на валидността на винетните такси се определя с наредбата по чл. 10, ал. 7.	**и на база изминато разстояние**

9) В член 7д параграфи 1 и 2 се заменят със следното: „1. Държавите членки изчисляват максималния размер на таксата за инфраструктура за тежките превозни средства, като използват методика, основана върху основните принципи за изчисляване, съдържащи се в член 7б и приложение III. 2. За концесионни ТОЛ такси максималният размер на таксата за инфраструктура за тежките превозни средства е по-малък или еквивалентен на размера, който би се получил при използване на методиката, основана на основните принципи за изчисляване, съдържащи се в член 7б и приложение III. Оценката на еквивалентността се извършва въз основа на разумно дълъг референтен период, отговарящ на естеството на концесионния договор.“		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
10) Членове 7е и 7ж се заменят със следното: „Член 7е 1. След като информират Комисията, държавите членки могат да добавят надценка към таксата за инфраструктура, налагана за определени участъци от пътя, които редовно са претоварени или чието използване от превозни средства нанася значителни щети на околната среда, ако са изпълнени следните условия: а) генерираният от надценката приход се инвестира във финансирането на разработването на транспортни услуги или в изграждането или поддръжката на транспортна инфраструктура от основната трансевропейска транспортна мрежа, която допринася пряко за намаляване на задръстванията или щетите върху околната среда и която се намира в същия коридор като участъка от пътя, за който се прилага надценката; б) надценката не надвишава 15 % от среднопретеглената такса за инфраструктура, изчислена в съответствие с член 7б, параграф 1 и член 7д от настоящата директива, с изключение на случаите, когато генерираният приход се инвестира в трансгранични участъци от основен коридор на мрежата, установен в съответствие с глава IV от Регламент (ЕС) № 1315/2013, като в този случай надценката не може да надвишава 25 % от посочената среднопретеглена такса за инфраструктура, или когато две или повече държави членки прилагат надценка по един и същ коридор, като в този случай, със съгласието на всички държави членки, които са част от този коридор и са съседни на държавите членки, на чиято територия попада		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

участъкът от коридора, за който се прилага надценката, тази надценка може да надвишава 25 %, но не може да надвишава 50 % от посочената среднопретеглена такса за инфраструктура; в) прилагането на надценката не води до несправедливо третиране на търговския трафик в сравнение с другите ползватели на пътя; г) описание на точното място, за което се отнася надценката, и доказателство за решението за финансиране на транспортна инфраструктура или транспортни услуги, посочени в буква а), се изпращат до Комисията преди прилагане на надценката; д) периодът, през който се прилага надценката, е определен и ограничен предварително и е в съответствие, по отношение на очакваните приходи, с финансовите планове и анализа за разходите и ползите за проектите, съфинансирани от приходите от надценката.		
2. В случай на нов трансграничен проект надценка може да се добави само ако всички държави членки, участващи в проекта, са съгласни. 3. Надценка може да бъде приложена към такса за инфраструктура, която е била варирана в съответствие с член 7ж, 7жа или 7жб. 4. След получаване на необходимата информация от държавата членка, възнамеряваща да приложи надценка, Комисията предоставя тази информация на разположение на членовете на комитета, посочен в член 9в. Ако Комисията счете, че планираната надценка не удовлетворява условията, определени в параграф 1 от настоящия член, или ако счете, че тя ще окаже значително неблагоприятно влияние върху икономическото развитие на периферните региони, тя може да приеме актове за изпълнение, да отхвърли или да поиска изменение в плановете за такси, представени от съответната държава членка. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9в, параграф 3. 5. Надценка не може да се прилага на участъци от пътя, на които се налага такса за задръствания.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
Член 7ж 1. Таксата за инфраструктура може да бъде варирана с цел намаляване на задръстванията, ограничаване до минимум на щетите по инфраструктурата и оптимизиране на използването на съответната инфраструктура или насърчаване на безопасността по пътищата, при условие че са спазени следните условия:		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на**

а) варирането е прозрачно, разгласява се публично и е достъпно за всички ползватели при едни и същи условия; б) промяната се прилага според часа, деня или сезона; в) никоя такса за инфраструктура не надхвърля с повече от 175 % максималния размер на среднопретеглената такса за инфраструктура, посочена в член 7б; г) върховите периоди, когато се налагат по-високи такси за инфраструктура с цел намаляване на задръстванията, не надхвърлят шест часа на ден; д) варирането се определя и прилага по прозрачен и неутрален по отношение на приходите начин за участък от пътя, засегнат от задръствания, чрез предлагане на намалени ставки за ТОЛ такси на ползвателите на пътя, които пътуват извън върховите периоди, и чрез прилагане на увеличени ставки за ТОЛ такси за ползвателите на пътя, които пътуват през върховите периоди по един и същ участък от пътя; е) на съответния участък от пътя не се налага такса за задръствания. Държава членка, която желае да въведе подобно вариране или да измени съществуващо такова, уведомява Комисията за това и ѝ предоставя необходимата информация, за да може тя да се убеди, че условията са изпълнени.		**смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
2. До прилагането на посоченото в член 7жа вариране на таксите за инфраструктура и таксите за ползване по отношение на тежките превозни средства държавите членки варират таксата за инфраструктура според класа емисии EURO на превозното средство по такъв начин, че нито една такса за инфраструктура да не надхвърля с повече от 100 % същата такса, наложена на еквивалентни превозни средства, отговарящи на най-строгите EURO стандарти за емисии. След като таксите за инфраструктура и таксите за ползване бъдат варирани съгласно член 7жа, държавите членки могат да преустановят варирането спрямо класа емисии EURO. Чрез дерогация от първа алинея, една държава членка може да реши да не приложи изискването за промени на таксата за инфраструктура, ако се прилага едно от следното: а) това би подкопало сериозно съгласуваността на системите за събиране на ТОЛ такси на нейна територия; б) за съответната система за събиране на ТОЛ такси би било технически неосъществимо въвеждането на такова диференциране;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

в) това би довело до отклоняването на превозните средства, причиняващи най-голямо замърсяване и с отрицателно въздействие върху безопасността по пътищата и общественото здраве; г) ТОЛ таксата включва такса за външни разходи във връзка със замърсяването на въздуха. Комисията се уведомява за всяка такава дерогация или освобождаване. 3. Посочените в настоящия член варирания не са предназначени да генерират допълнителни приходи.“		
11) Вмъкват се следните членове: „Член 7жа 1. Държавите членки варират таксите за инфраструктура и таксите за ползване за тежките превозни средства в съответствие с настоящия член. Държавите членки прилагат това вариране за подгрупите на тежките превозни средства, обхванати от член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, най-късно две години след публикуването на еталонните емисии на CO2 за тези подгрупи превозни средства в актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 11, параграф 1 от посочения регламент. За емисиите на CO2 класове 1, 4 и 5, посочени в параграф 2 от настоящия член, посоченото вариране се прилага за групите тежки превозни средства, които не попадат в обхвата на член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, най-късно две години след публикуването на еталонните емисии на CO2 в актовете за изпълнение, приети съгласно параграф 7 от настоящия член, за съответната група. Когато точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 се изменя чрез законодателен акт на Съюза по такъв начин, че да се обхванат еталонните емисии на CO2, отнасящи се до дадена група тежки превозни средства, тези еталонни емисии на CO2 вече не се определят съгласно параграф 7 от настоящия член, а в съответствие с точка 5.1 от приложение I към посочения регламент. Когато траекториите за намаляване на емисиите за групите тежки превозни средства, които не са обхванати от член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242, са определени чрез законодателен акт на Съюза, изменящ точка 1.1 от приложение I към същия регламент, вариранията за емисиите на CO2 класове 2 и 3, както са определени в параграф 2 от настоящия		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

член, се прилагат от датата на влизане в сила на новите траектории за намаляване на емисиите. Без да се засяга намалението на ставките за таксите, предвидено в параграф 3, държавите членки могат да предвидят намалени 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, от 24 март 2022 г. до 31 декември 2025 г. Считано от 1 януари 2026 г., тези намаления се ограничават до 75 % спрямо таксата, приложима за емисиите на CO2 клас 1, както е определено в параграф 2.		
2. Без да се засяга параграф 1, за всеки тип тежки превозни средства държавите членки определят следните класове емисии на CO2: а) емисии на CO2 клас 1 — превозни средства, които не попадат в никой от класовете емисии на CO2, посочени в букви б)—д); б) емисии на CO2 клас 2 — превозни средства от подгрупа превозни средства sg, регистрирани за първи път през периода за докладване за годината Y с емисии на CO2 от над 5 % под траекторията за намаляване на емисиите за периода за докладване за годината Y и подгрупата превозни средства sg, които обаче не принадлежат към никой от класовете емисии на CO2, посочени в букви в), г) и д); в) емисии на CO2 клас 3 — превозни средства от подгрупа превозни средства sg, регистрирани за първи път през периода за докладване за годината Y с емисии на CO2 от над 8 % под траекторията за намаляване на емисиите за периода за докладване за годината Y и подгрупата превозни средства (sg), които обаче не принадлежат към никой от класовете емисии на CO2, посочени в букви г) и д); г) емисии на CO2 клас 4 — тежки превозни средства с ниски емисии; д) емисии на CO2 клас 5 — превозни средства с нулеви емисии. Държавите членки гарантират, че класификацията на превозно средство, принадлежащо към клас емисии на CO2 2 или 3, се преразглежда на всеки шест години след датата на първата му регистрация, и когато е приложимо, превозното средство се прекласифицира в съответния клас емисии въз основа на приложимите към съответния момент прагове. По отношение на таксата за ползване прекласифицирането влиза в сила най-късно в първия ден от неговата валидност, настъпващ на или след датата на това прекласифициране.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

3. Без да се засяга параграф 1, намалените такси се прилагат за превозните средства от емисии на CO2 класове 2, 3 и 4 и 5, както следва: а) емисии на CO2 клас 2 — намаление с 5 % – 15 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO2; б) емисии на CO2 клас 3 — намаление с 15 % – 30 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO2; в) емисии на CO2 клас 4 — намаление с 30 % – 50 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO2; г) емисии на CO2 клас 5 — намаление с 50 % – 75 % в сравнение с таксата, приложима за клас 1 на емисиите на CO2; Когато таксата за инфраструктура или таксата за ползване варира също съгласно класа на емисии EURO, намаленията, посочени в първа алинея, се прилагат като се взима предвид таксата, прилагана за най-строгите EURO стандарти за емисии.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
4. Посочените в настоящия член варирания не са предназначени да генерират допълнителни приходи. 5. Чрез дерогация от параграф 1 дадена държава членка може да реши да не прилага изискването за вариране на таксата за инфраструктура в съответствие с параграф 2 член, когато се начислява и варира такса за външни разходи за емисии на CO2 съгласно референтните стойности на таксата за външни разходи за емисии на CO2, в приложение IIIв. 6. По участъци от пътя, където превозно средство се експлоатира без емисии на CO2 по проверим начин, държавите членки могат да прилагат намалени такси за това превозно средство в съответствие с клас 5 на емисиите на CO2. Държавите членки, които се възползват от посочената възможност, прилагат таксите, приложими за клас 1 на емисиите на CO2 за това превозно средство на други участъци от пътя.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
7. Комисията приема актове за изпълнение, за да определи еталонните емисии на CO2 за групите превозни средства, които не са обхванати от член 2, параграф 1, букви а)—г) от Регламент (ЕС) 2019/1242. В тези актове за изпълнение се възпроизвеждат данните за всяка група превозни средства, публикувани в доклада, посочен в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/956. Комисията приема тези актове за изпълнение най-късно шест месеца след публикуването на съответния доклад, посочен в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/956. 8. До 25 март 2027 г. Комисията прави оценка на прилагането и ефективността от варирането на		**Не подлежи на въвеждане**

таксите на базата на емисиите на CO2, посочени в настоящия член, както и дали е все още необходимо и съгласуваността му с директиви 2003/87/ЕО и 2003/96/ЕО. Когато е целесъобразно, въз основа на тази оценка Комисията прави законодателно предложение за изменение на съответните разпоредби на настоящата директива по отношение на варирането на таксите въз основа на емисиите на CO2. 9. На всеки пет години след 24 март 2022 г. Комисията преразглежда максималните ставки на таксите за ползване в приложение II и равнищата на намаление, посочени в параграф 3, и когато е целесъобразно прави законодателно предложение въз основа на резултатите от този процес на преразглеждане за изменение на посочените разпоредби. 10. На всеки 30 месеца след 24 март 2022 г. Комисията изготвя доклад с оценка на целесъобразността на праговете за емисии на CO2 класове 2 и 3, посочени в член 7жа, параграф 2, букви б) и в) към настоящата директива, по отношение на еталонните емисии, публикувани в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242, или на емисиите на CO2, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956, и при целесъобразност прави законодателно предложение за изменение на тези прагове въз основа на резултатите от тази оценка. 11. Прилагането на варирането на таксите на базата на емисиите на CO2, посочено в настоящия член, не е задължително там, където се прилага друга мярка на Съюза за ценообразуване на въглеродните емисии от горивата в автомобилния транспорт.		
Член 7жб 1. Държавите членки могат да диференцират ТОЛ таксите и таксите за ползване за леките превозни средства в зависимост от екологичните характеристики на превозното средство, определени от специфичните емисии на CO2, взети заедно, или претеглените емисии, взети заедно, записани в позиция 49 от сертификата за съответствие на превозното средство, и от класа на емисии EURO. Без да се засягат разпоредбите на параграф 2 от настоящия член, по-ниски ставки на ТОЛ таксите и таксите за ползване се прилагат за леките автомобили, микробусите и леките търговски превозни средства, които отговарят едновременно на следните две условия:		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

а) специфичните им емисии на CO2, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията (*), са равни на нула или са под посочените по-долу равнища: i) за периода 2021—2024 г.: целите за автомобилния парк на целия ЕС2021, определени в съответствие с част А, точка 6 и част Б, точка 6 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета (**); ii) за периода 2025—2029 г.: целите общо за автомобилния парк на ЕС, определени в съответствие с част А, точка 6.1.1 и част Б, точка 6.1.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631; iii) за периода от 2030 г. нататък: целите общо за автомобилния парк на ЕС, определени в съответствие с част А, точка 6.1.2 и част Б, точка 6.1.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631; б) емисиите им на замърсители, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151, съответстват на посочените в таблицата в приложение VII към настоящата директива. Държавите членки могат да прилагат намалението за превозни средства с нулеви емисии, посочено в приложение VII към настоящата директива, без да прилагат намаления за другите категории характеристики на емисиите, посочени в същото приложение.		
2. Считано от 1 януари 2026 г., когато това е технически осъществимо, държавите членки варират ТОЛ таксите и размера на годишните такси за ползване за фургоните и микробусите в зависимост от екологичните характеристики на превозното средство в съответствие с правилата, определени в приложение VII. За тази цел разпоредбите на параграф 1, втора алинея имат указателен характер. Когато държави членки изберат да прилагат различни критерии за класа емисии или нива на намаление от тези, посочени в параграф 1 или изберат да включат различни или допълнителни критерии, те уведомяват Комисията за избора си и го обосновават най-малко шест месеца преди въвеждането на варирането. Държавите членки обаче могат да изберат да прилагат намаления само за превозните средства с нулеви емисии, без да прилагат никакво вариране за другите превозни средства и без да уведомяват Комисията.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
3. При спазване на условията, посочени в параграфи 1 и 2, държавите членки могат да вземат		**Предстои приемане на Наредба за изменение**

предвид подобряване на екологичните характеристики на превозното средство, свързано с преминаването на това превозно средство към алтернативни горива. 4. Държавите членки могат да приемат извънредни мерки за целите на таксуването на превозните средства, които представляват исторически интерес. 5. Посочените в настоящия член варирания не са предназначени да генерират допълнителни приходи.		**и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
12) Член 7з се изменя, както следва: а) параграф 1 се изменя, както следва: i) уводната част се заменя със следното: „1. Най-малко шест месеца преди прилагането на нов или значително променен начин за таксуване за инфраструктура държавите членки съобщават на Комисията:“; ii) в буква а) се добавя следното тире: „— когато е приложимо, ясна информация за основните характеристики на електронната система за ТОЛ такси, включително за оперативната съвместимост.“; б) вмъква се следният параграф: „1а. Когато съобщава на Комисията информация в съответствие с параграф 1, дадена държава членка може да включи информация за повече от една промяна на начина на таксуване за инфраструктура. Когато Комисията вече е била уведомена за дадена промяна, счита се, че държавата членка вече е изпълнила изискванията за информиране по параграф 1 и тази промяна може да бъде приложена без да се уведомява повече Комисията.“; в) параграф 3 се заменя със следното: „3. Преди да приложат нов или значително променен начин на таксуване за външни разходи или за задръствания, държавите членки съобщават на Комисията за засегнатата мрежа, предвидените ставки по категория превозно средство и клас емисии, и когато е приложимо, уведомяват Комисията в съответствие с приложение IIIа, точка 2 или приложение V, точка 2.“; г) параграф 4 се заличава;		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
13) Член 7и се изменя, както следва: а) в параграф 2 букви б) и в) се заменят със следното: „б) такива отстъпки или намаления отразяват реални спестявания на административните разходи		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за**

за обработката на редовните ползватели в сравнение със случайните ползватели; в) намаленията не надхвърлят 13 % от таксата за инфраструктура, заплащана от еквивалентни превозни средства, които нямат право на отстъпка или намаление.“; б) вмъква се следният параграф: „2а. Държавите членки могат да предоставят отстъпки или намаления на таксата за инфраструктура за леките автомобили за редовни ползватели, особено в райони, в които селищата са разпръснати и в покрайнините на градовете. Намалението на приходите, дължащо се на отстъпката, предоставена на редовните ползватели, не се налага на не толкова редовни ползватели.“ в) параграф 3 се заменя със следното: „3. При условията, установени в член 7ж, параграф 1, буква б) и в член 7ж параграф 3 към настоящата директива, когато се отнася за големи проекти по основната трансевропейска транспортна мрежа, чиито карти са посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013, размерът на ТОЛ таксите може да подлежи на други форми на вариране с цел да се осигури търговската жизнеспособност на тези проекти, когато те са подложени на пряка конкуренция с други видове транспорт. Получената структура на таксите е линейна и пропорционална. Подробностите по нея се разгласяват публично и тя е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия. Тя не води до допълнителни разходи, които да се прехвърлят върху други ползватели под формата на по-високи ТОЛ такси.“		**изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
14) Член 7й се изменя, както следва: а) параграф 1 се заменя със следното: „1. ТОЛ таксите и таксите за ползване се прилагат и събират и плащането им се наблюдава по начин, който създава възможно най-малко затруднения за свободния поток на трафика и позволява да се избегнат всякакви задължителни проверки и контрол по вътрешните граници на Съюза. За тази цел държавите членки си сътрудничат за установяване на методи, които позволяват на ползвателите на пътя да плащат ТОЛ такси и такси за ползване 24 часа в денонощието, поне електронно или на границата, или в главните търговски обекти, като се използват общоприетите начини на плащане, във и извън държавите членки, в които те се прилагат. Държавите членки не са задължени да осигуряват физически пунктове за.“;	**Закон за пътищата, чл. 10, ал. 12 – 14** (12) Агенция "Пътна инфраструктура" осигурява възможност на ползвателите на платената пътна мрежа да заплатят съответната такса по ал. 1 и 2 по електронен и банков път, както и чрез картово разплащане и в брой в пунктовете за продажба, както и да заплатят такса за електронна винетка за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 и 7а и маршрутна карта за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 чрез терминали за самотаксуване, разположени по	**Пълно съответствие**

	платената пътна мрежа и в областните градове на страната. (13) Разположението на терминалите за самотаксуване се определя с решение на управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура". (14) Пунктове за продажба се разкриват най-малко в близост до граничните контролно-пропускателни пунктове, на територията на граничните контролно-пропускателни пунктове, в областните градове, както и по протежение на платената пътна мрежа, като за целта Агенция "Пътна инфраструктура": 1. разкрива пунктове за продажба в областните пътни управления и/или в пунктовете на Националното тол управление, открити по републиканската пътна мрежа, и/или 2. сключва договори при еднакви публично оповестени общи условия и цени и съобразно техническите възможности на електронната система за събиране на пътни такси с търговци, отговарящи на изискванията, определени с решение на управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", като агенцията определя местата, на които да се разкрият пунктове за продажба, и осигурява елементи от техническото и софтуерно оборудване, и/или 3. сключва договори при еднакви публично оповестени общи условия и цени с търговци по чл. 10з, ал. 2 и чл. 10и, ал. 1, които осигуряват за своя сметка техническо и софтуерно оборудване за целите на предоставяне на съответните услуги.	

б) вмъква се следният параграф: „2а. Когато водач или, ако е приложимо – транспортният оператор или доставчикът на Европейската услуга за електронно събиране на ТОЛ такси (EETS), не е в състояние да представи доказателство за класа емисии на превозното средство за целите на член 7ж, параграф 2, член 7жа или член 7жб, държавите членки могат да прилагат ТОЛ такси или такси за ползване до най-високия размер. Държавите членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че ползвателят на пътя може да декларира класа емисии на превозното средство най-малкото по електронен път, преди да използва инфраструктурата. Държавите членки могат да предлагат електронни и неелектронни средства, даващи възможност на ползвателя да представи доказателства, за да се възползва от намаления на ТОЛ таксите, или по целесъобразност в случай на проверка. Държавите членки могат да поискат доказателствата, предоставяни по електронен път, да бъдат представени преди използването на инфраструктурата. Държавите членки могат да предприемат мерките необходими, за да гарантират, че представянето на доказателства след използването на инфраструктурата се приема за 30 дни или за по-дълъг период, определен от държавите членки след използването на инфраструктурата, както и за да гарантират възстановяването на всяка произтичаща от доказателствата, предоставени в рамките на приложимия срок, разлика между приложените ТОЛ такси или такси за ползване и ТОЛ таксата или таксата за ползване, съответстваща на класа емисии на засегнатото превозно средство.“;	**Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 4, т. 2** **§ 4.** В чл. 10б се правят следните допълнения: 2. В ал. 6 след думите "EEV" се поставя запетая и се добавя „както и които отговарят на емисии на CO2 класове 2, 3, 4 и 5. При условие, че свидетелството за регистрация на пътното превозно средство не съдържа данни за емисиите на CO2, се счита, че пътното превозно средство отговаря на емисия на CO2, клас 1.“ **Закон за пътищата, чл. 10б, ал.4** (4) Размерът на дължимата за плащане тол такса се определя въз основа на реално получени декларирани тол данни, удостоверени по реда, предвиден в наредбата по чл. 10, ал. 7, или чрез закупуването на еднократна маршрутна карта, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут като същата важи само за пътното превозно средство, чийто регистрационен номер е бил правилно декларираи от собственика или ползвателя му. В наредбата по чл. 10, ал. 7 се определят и начините за изчисляване и заплащане на дължимите тол такси	**Пълно съответствие**
в) параграфи 3 и 4 се заменят със следното: „3. Ако дадена държава членка налага на превозно средство ТОЛ такса, в квитанция, предоставена на ползвателя на пътя – по възможност електронно, се означават общият размер на ТОЛ таксата, размерът на таксата за инфраструктура, размерът на таксата за външни разходи и когато е приложимо – размерът на таксата за задръствания. Ползвателят на пътя може да се съгласи да не получава разписка.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време**

		и на база изминато разстояние
4. Когато е икономически осъществимо, държавите членки налагат и събират такси за инфраструктура, такси за външни разходи и такси за задръствания чрез електронна система за ТОЛ такси, която отговаря на разпоредбите на член 3, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета (*). Комисията насърчава сътрудничеството между държавите членки, което се оказва необходимо за осигуряване на оперативната съвместимост на европейско равнище на електронните системи за събиране на ТОЛ такси.	**Закон за пътищата, чл. 10, ал. 1, т. 2** **Чл. 10.** (1) За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние: 2. такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от 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 изминато 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 и от екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък. **Наредба за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, чл. 9, ал. 1** **Чл. 9. (1)** При определяне размера на тол таксите Министерският съвет включва само такса за инфраструктура и при спазване на принципа на	**Частично съответствие.** **Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

	възстановяване само на инфраструктурните разходи в съответствие с Методиката, основана върху основните принципи за изчисляване, съдържащи се в приложение III на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 187 от 20 юли 1999 г.), изменена с Директива 2006/38/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 157 от 9 юни 2006 г.), наричана по-нататък "Директива 1999/62/ЕО". Среднопретеглената тол такса се обвързва със строителните разходи, разходите за експлоатация и за поддържане на съответната инфраструктура, като разходите, които се вземат предвид, са свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура, и с превозните средства, подлежащи на таксуване. Взетите предвид разходи могат да бъдат възстановявани частично или изцяло посредством събирането на тол такси.	
15) Член 7к се заменя със следното: „Член 7к Без да се засягат членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз, настоящата директива не оказва въздействие върху свободата на държавите членки, които въвеждат система за ТОЛ такси, да предвидят подходящи компенсации.“		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на**

		различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние
16) Член 8 се изменя, както следва: а) в параграф 2 букви а) и б) се заменят със следното: „а) плащането на общата такса за ползване осигурява достъп до мрежата, определен от участващите държави членки в съответствие с член 7, параграфи 1 и 2; б) общите ставки на таксите за ползване се определят от участващите държави членки, така че да не са по-високи от максималните ставки, посочени в член 7а;“; б) добавя се следният параграф: „3. При обща система за таксите за ползване, предвидена в параграф 1 от настоящия член, крайната дата на прилагане на варираниятa, посочени в член 7жа, параграф 1, втора и трета алинеи, се удължава до 25 март 2025 г., а ако еталонните емисии на CO2 бъдат публикувани след 24 март 2022 г. — три години след публикуването на еталонните емисии на CO2.“		**Неприложимо за Република България**
17) Член 9 се изменя, както следва: а) параграф 1а се заменя със следното: „1а. Настоящата директива не възпрепятства държавите членки да прилагат: а) регулаторни такси, специално предназначени за намаляване на задръстванията или за борба с въздействието върху околната среда, включително лошото качество на въздуха, по всички пътища, разположени в градска зона, включително пътищата от трансевропейската мрежа, пресичащи градски райони; б) такси, специално предназначени за финансиране на изграждането, експлоатацията, поддръжката и разработването на инсталации, вградени във или разположени по или над пътищата и осигуряващи енергия за превозните средства с ниски и нулеви емисии в движение, и налагани на такива превозни средства. Тези такси се прилагат на недискриминационна основа.“; б) в параграф 2 втора алинея се заличава.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
18) В член 9в се добавя следният параграф: „3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“		**Не подлежи на въвеждане**
19) Членове 9г и 9д се заменят със следното: „Член 9г		**Не подлежи на въвеждане**

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 9д за изменение на настоящата директива по отношение на приложение 0, на формулите в точки 4.1 и 4.2 от приложение IIIа и на сумите, посочени в таблиците в приложения IIIб и IIIв, за да ги адаптира към научния и техническия напредък. При обстоятелствата, посочени в член 7вб, параграф 4, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 9д за изменение на настоящата директива по отношение на посочените в приложение IIIв референтни стойности на таксата за външни разходи за емисии на CO2, като взема предвид ефективната цена на въглеродните емисии, прилагана за горивата за автомобилния транспорт в Съюза. Тези изменения се ограничават до това да се гарантира, че равнището на таксите за външни разходи за емисии на CO2 не надхвърля необходимото за интернализирането на тези външни разходи.		
Член 9д 1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия. 2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9г, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 24 март 2022 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок. 3. Делегирането на правомощия, посочено в член 9г, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила. 4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в		**Не подлежи на въвеждане**

Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество (*). 5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета. 6. Делегиран акт, приет съгласно член 9г, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца от нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“		
20) Членове 9е и 9ж се заличават; 21) Членове 10а и 11 се заменят със следното: „Член 10а 1. Сумите в евро, определени в приложение II, и сумите в центове, посочени в таблиците в приложения IIIб и IIIв, се актуализират на всеки две години, за да се отчетат промените в хармонизирания индекс на потребителските цени (ХИПЦ) в ЕС, с изключение на енергията и непреработените храни, публикуван от Комисията (Евростат). Първата актуализация се провежда до 31 март 2025 г. Сумите се актуализират автоматично, като се адаптира основната сума в евро или центове чрез процентната промяна в посочения индекс. Получените суми се закръглят до най-близката стойност в евро по отношение на приложение II, до една десета от цента по отношение на приложения IIIб и IIIв. 2. Комисията публикува в Официален вестник на Европейския съюз адаптираните размери, посочени в параграф 1, до 31 март 2025 г. Тези адаптирани стойности влизат в сила на първия ден от месеца след публикуването им.		**Не подлежи на въвеждане**
Член 11 1. До 25 март 2025 г. и на всеки пет години след това държавите членки публикуват в обобщена форма доклад за ТОЛ таксите и таксите за ползване, събрани на тяхна територия.		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории**

		пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние
2. Публикуваният съгласно параграф 1 доклад съдържа следната информация: а) развитието на таксуването за използването на пътната инфраструктура, а именно обхванатите мрежи и категории превозни средства, включително всяко освобождаване съгласно член 7, 7в или 7жб; б) варирането на таксите за инфраструктура или таксите за ползване в зависимост от категорията превозно средство и типа тежко превозно средство; в) изменението на таксите за инфраструктура или таксите за ползване в зависимост от екологичните характеристики на превозните средства съгласно член 7ж, 7жа или 7жб; г) където е приложимо, варирането на таксите за инфраструктура според часа, деня или сезона съгласно член 7ж, параграф 1; д) таксата за външни разходи, наложена за всяка комбинация от класа на превозното средство, вида на пътя и периода от време; е) среднопретеглената такса за инфраструктура и общия приход от таксата за инфраструктура; ж) общия приход от таксите за външни разходи; з) общия приход от таксите за задръствания по категории превозни средства; и) общия приход, получен чрез надценки, и за кои участъци от пътя са били наложени; й) общия приход от ТОЛ таксите или таксите за ползване или когато е приложимо и двете; к) използването на приходите, генерирани чрез прилагането на настоящата директива, и как това използване е позволило на държавата членка да постигне целите, посочени в член 9, параграф 2, или когато тези приходи се разпределят към общия бюджет, информация за размера на разходите, разпределени за пътна транспортна инфраструктура и устойчиви транспортни проекти; и л) развитието на сектора на превозните средства за споделено ползване, принадлежащи към различните класове емисии на пътищата, за които се събира ТОЛ такса. Държавите членки, които оповестяват посочената информация онлайн, могат да решат да не изготвят доклада.“		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
22) Приложенията се изменят, както следва:		**Не подлежи на въвеждане**

<table>
<tr><td>а) приложения 0, II, III, IIIа, IIIб и IV се изменят с съответствие с точки 1, 2, 3, 4, 5 и 7 от приложението към настоящата директива;
б) текстът, съдържащ се в точки 6 и 8 от приложението към настоящата директива, се добавя като приложения IIIв, V, VI и VII към Директива 1999/62/ЕО.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Член 2
Изменения към Директива 1999/37/ЕО
Приложение I към Директива 1999/37/ЕО се изменя, както следва:
1) Точка II.6(V.7) се заменя със следното:
„(V.7) CO2 (в г/км) или специфични емисии на CO2, ако са посочени в позиция 49.5 от Сертификата за съответствие на ЕО за тежки превозни средства, определен в допълнението към приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията (*) или в позиция 49.5 от сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство, определен в допълнение 1 към приложение III към посочения регламент,
2) Добавя се следната точка:
„(V.10) клас на емисиите на CO2 от тежки превозни средства, определен към момента на първата регистрация, в съответствие с член 7жа, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*).</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Член 3
Изменение към Директива (ЕС) 2019/520
В приложение I към Директива (ЕС) 2019/520, раздел „Елементи на данните, предоставяни в резултат на автоматизираното търсене, проведено съгласно член 23, параграф 1“, част I „Данни, свързани с превозни средства“ таблицата се заменя със следното:
<table><tr><th>Позиция</th><th>З/Н (1)</th><th>Забележки</th></tr><tr><td>Регистрационен номер</td><td>З</td><td></td></tr><tr><td>Номер на шасито/идентификационен номер на превозното средство (VIN)</td><td>З</td><td></td></tr><tr><td>Държава членка на регистрация</td><td>З</td><td></td></tr><tr><td>Фабрична марка</td><td>З</td><td>(D.1 (2)) напр. „Ford“, „Opel“, „Renault“</td></tr><tr><td>Търговски модел на</td><td>З</td><td>(D.3) напр.</td></tr></table></td><td>Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, § 8, т. 2
от Преходни и заключителнни разпоредби, с които се изменя Закон за движение по пътищата, чл. 189и, ал.2
(2) Агенция "Пътна инфраструктура" като лице, събиращо пътни такси, чрез определени длъжностни лица изпълнява търсенето по ал. 1 чрез електронна услуга, предоставена от Министерството на вътрешните работи, при спазване изискванията за защита на личните данни. Електронната услуга се изпълнява по регистрационен номер на превозното средство, държава на регистрация, основание за търсенето и референтна дата и час и предоставя данни за:</td><td>Пълно съответствие</td></tr>
</table>

превозното средство		„Focus“, „Astra“, „Megane“	1. притежателя на свидетелство за регистрация и/или собственика/ползвателя - имена/търговско наименование, адрес, дата на раждане, вид на правния субект, идентификационен номер; 2. превозното средство - идентификационен номер, марка, модел, ЕС код на категория и клас емисии ЕВРО, технически допустима максимална маса, и за превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата – клас емисии CO2 и специфични емисии CO2.	
ЕС код на категорията на превозното средство	З	(J) напр. мотопеди, мотоциклети, леки автомобили		
Клас емисии Euro	З	напр. Euro 4, Euro 6		
Клас емисии CO_2	Н	Приложимо само за тежки превозни средства		
Дата на прекласифицирането	Н	Приложимо само за тежки превозни средства		
CO_2 в g/tkm	Н	Приложимо само за тежки превозни средства		
Технически допустима максимална маса с товар на превозното средство	М			
(1) З = задължително, когато са налице данни в националния регистър, Н = незадължително. (2) Хармонизиран код на Съюза, вж. Директива 1999/37/ЕО.“				
Член 4 Транспониране 1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за привеждане в съответствие с настоящата директива, до 25 март 2024 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки. 2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.				**Не подлежи на въвеждане**
Член 5 Влизане в сила Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз. Член 6 Адресати				**Не подлежи на въвеждане**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.		
ПРИЛОЖЕНИЕ 0		**Пълно съответствие**
ПРИЛОЖЕНИЕ II		**Не подлежи на въвеждане**
ПРИЛОЖЕНИЕ III, IIIа, IIIб, IIIв		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
ПРИЛОЖЕНИЕ IV		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
ПРИЛОЖЕНИЕ V		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**

ПРИЛОЖЕНИЕ VI		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**
ПРИЛОЖЕНИЕ VII		**Предстои приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние**