

**ЗАКОН за изменение и допълнение на Закона за пътищата**

(обн., ДВ, бр. 26 от 2000 г.; изм., бр. 88 от 2000 г., бр. 111 от 2001 г., бр. 47 и 118 от 2002 г., бр. 96 и 112 от 2003 г., бр. 6 и 14 от 2004 г., бр. 88 и 104 от 2005 г., бр. 30, 36, 64, 102, 105 и 108 от 2006 г., бр. 59 от 2007 г., бр. 43 и 69 от 2008 г., бр. 12, 32, 41, 42, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 87 от 2010 г., бр. 19, 39, 55 и 99 от 2011 г., бр. 38, 44, 47 и 53 от 2012 г., бр. 15 и 66 от 2013 г., бр. 16, 53 и 98 от 2014 г., бр. 10, 14, 37, 61, 95 и 101 от 2015 г., бр. 30 и 75 от 2016 г., бр. 11, 89 и 96 от 2017 г., бр. 31, 80 и 105 от 2018 г., бр. 60 от 2019 г., бр. 14 и 60 от 2020 г. и бр. 17 и 23 от 2021 г., бр. 66 от 2023 г., бр. 13 от 2024 г.)

**§ 1.** В чл. 3, ал. 7 се правят следните допълнения:

1. В основния текст след думата „специално“ се добавя „проектирани“ и се поставя запетая, а след думата „скорости“ след запетая се добавя „които не обслужват имоти, граничещи с тях“.

2. В т. 2 след думата „линии“ се поставя запетая и се добавя „велосипедни или пешеходни пътеки“.

**§ 2.** В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, т. 2 след втората употреба на думата „характеристики“ се поставя запетая и се добавя „клас емисии Евро, емисии CO<sub>2</sub>“.

2. В ал. 7 след думите (ОВ, L 91/45 от 29 март 2019 г.) се добавя и 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 (ОВ, L 69/1 от 4 март 2022 година) относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури.

3. В ал. 8 след думите „за преминаване по“ се добавя „трансевропейската пътна мрежа, както и по“, след думите „не трябва да води до“ се добавя „пряка или непряка“, а думите „по отношение на международния трафик“ се заменят с „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“.

**§ 3.** В чл. 10а, ал. 1, след думата „седмична“ съюзът „и“ се заличава и се поставя запетая, а след думата „уикенд“ се добавя „и едномедна“.

**§ 4.** В чл. 10б се правят следните допълнения:

1. В ал. 1 след втората употреба на думата „характеристики“ се поставя запетая и се добавя „клас емисии Евро, емисии CO<sub>2</sub>“.

2. В ал. 6 след думите "EEV" се поставя запетая и се добавя „както и които отговарят на емисии на CO<sub>2</sub> класове 2, 3, 4 и 5. При условие, че свидетелството за регистрация на пътното превозно средство не съдържа данни за емисиите на CO<sub>2</sub>, се счита, че пътното превозно средство отговаря на емисия на CO<sub>2</sub>, клас 1.“

**§ 5.** В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения

1. В § 1 се правят следните изменения и допълнения:

а) точка 20 се изменя така:

„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;“

б) създава се т. 20а:

„20а. „Основна трансевропейска транспортна мрежа“ е транспортна инфраструктура, установена в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

в) създават се т. 57-63:

57. „Такса за ползване“ е такса, чието заплащане дава право на превозното средство да използва за определен период платената пътна мрежа.

58. „Гол такса“ е такса, която се заплаща, въз основа на изминатото 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.

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.

60. „Такса за задръствания“ е такса, налагана с цел възстановяване на разходите, породени от задръстванията, и за намаляване на задръстванията.

61. „Задръстване“ е ситуация, при която обемът на трафика достига или надхвърля пропускателната способност на пътя.

62. „Такса за външни разходи“ е такса, налагана с цел да се възстановят разходите, свързани с един или повече от следните фактори:

1. замърсяване на въздуха;

2. шумово замърсяване, причинено от трафик;

3. емисии на въглероден диоксид, дължащи се на трафик.

63. „Транспортен оператор“ е предприятие, което осъществява пътен превоз на пътници или стоки.

2. В § 1а накрая се поставя запетая и се добавя „ и въвежда изискванията на 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 (ОВ, L 69/1 от 4 март 2022 година) .

**§ 6.** Приложение № 2 към § 1, т. 19 от Допълнителните разпоредби се изменят така:

Екологични категории на моторните превозни средства

Превозно средство ЕВРО 0

Маса на въглеродния оксид (CO), g/kWh	Маса на въглеродородите (HC), g/kWh	Маса на азотните оксиди (NOx), g/kWh
12,3	2,6	15,8

Превозно средство ЕВРО I и II

	Маса на въглеродния оксид (CO), g/kWh	Маса на въглеродородите (HC), g/kWh	Маса на азотните оксиди (NOx), g/kWh	Маса на праховите частици (PT), g/kWh
ПС „ЕВРО I“	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
ПС „ЕВРО II“	4,0	1,1	7,0	0,15

Превозни средства „ЕВРО III“, „ЕВРО IV“, „ЕВРО V“, „ЕВРО VI“, „ЕЕV“

Специфичната маса на въглеродния оксид, общата маса на въглеродородите, азотните оксиди и праховите частици, непрозрачността на отработилия газ и броят на праховите частици не трябва да превишават следните стойности: <sup>(2)</sup>

	Маса на въглеродния оксид (CO), g/kWh	Маса на въглеводородите (HC), g/kWh	Маса на азотните оксиди (NOx), g/kWh	Маса на праховите частици (PT), g/kWh	Отработен газ, m <sup>-1</sup>	Брой на праховите частици #/kWh
ЕВРО III	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(3)</sup>	0,8	
ЕВРО IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5	
ЕВРО V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5	
EEV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15	

Гранични стойности на емисиите EURO VI

	Пределни стойности							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(4)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Маса на праховите частици (mg/kWh)	Брой на праховите частици (mg/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 × 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 × 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 × 10 <sup>11</sup>

Забележка:

PI = принудително запалване

CI = компресионно запалване

<sup>(1)</sup> Коефициент 1,7 се прилага към емисионните ограничения на прахови частици при двигатели с мощност 85 kW или по-малка.

<sup>(2)</sup> Специфичната маса на въглеродния оксид, общата маса на въглеводородите, азотните оксиди и праховите частици се определят чрез ESC тест за категории "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V" и "EEV" и чрез WHSC тест или WHTC тест за категория "ЕВРО VI". Непрозрачността на отработения газ се определя чрез ELR тест за категории "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V" и "EEV".

Броят на праховите частици се определя чрез WHSC тест или WHTC тест за категория "ЕВРО VI". По отношение на категории "ЕВРО III", "ЕВРО IV", "ЕВРО V" и "EEV" един цикъл на изпитване се състои от последователност от точки, определени при изпитването, като всяка точка се определя на основание на скорост и въртящ момент, когато двигателят е в установен режим на работа (ESC изпитване) или при неустановени работни условия (ETC и ELR изпитвания).

<sup>(3)</sup> 0,13 за двигатели с работен обем на цилиндъра, по-малък от 0,7 dm<sup>3</sup>, и номиналната честота на въртене надвишава 3000 min<sup>-1</sup>.

<sup>(4)</sup> Допустимото ниво на компонента NO<sub>2</sub> в граничната стойност на NO<sub>x</sub> може да се определи на по-късен етап.“;

## Преходни и заключителни разпоредби

**§ 7.** В Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм., бр. 1 от 2000 г., бр. 43 и 76 от 2002 г., бр. 16 и 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85 и 115 от 2004 г., бр. 79, 92, 99, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 34, 61, 64, 80, 82, 85 и 102 от 2006 г., бр. 22, 51, 53, 97 и 109 от 2007 г., бр. 36, 43, 69, 88 и 102 от 2008 г., бр. 74, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 54, 98 и 100 от 2010 г., бр. 10, 19, 39 и 48 от 2011 г.; Решение № 1 на Конституционния съд от 2012 г. - бр. 20 от 2012 г.; изм., бр. 47, 53, 54, 60 и 75 от 2012 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 53 и 107 от 2014 г., бр. 14, 19, 37, 79, 92, 95, 101 и 102 от 2015 г., бр. 13, 50, 81, 86, 98 и 101 от 2016 г., бр. 9, 11, 54, 58, 77 и 97 от 2017 г., бр. 2, 7, 17, 55, 59, 62, 77, 86 и 105 от 2018 г., бр. 13, 17 и 60 от 2019 г., бр. 51, 60, 69, 71, 104 и 109 от 2020 г., бр. 18, 23, 26, 80 и 84 от 2021 г., бр. 102 от 2022 г., изм. и доп. бр. 14 от 2023 г., изм. бр. 59, 65 от 2023 г., изм. и доп. бр. 66 и 67 от 2023 г., изм. бр. 84 и 102 от 2023 г., изм. и доп. бр. 13 от 2024 г.) се правят следните изменения:

1. В чл. 167а, ал. 6 след думите „броя оси“ се поставя запетая и думите „и екологична категория“ се заменят с „клас емисии ЕВРО, и за превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата – клас емисии CO<sub>2</sub> и специфични емисии CO<sub>2</sub>“.

2. В чл. 189и, ал. 2, т. 2 думите „и клас емисии (екологична категория)“ се заменят с „клас емисии ЕВРО, технически допустима максимална маса, и за превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата – клас емисии CO<sub>2</sub> и специфични емисии CO<sub>2</sub>“.

**§ 8.** Министерският съвет изменя тарифата по чл. 10, ал. 6 и наредбата по чл. 10, ал. 7 в 6-месечен срок от влизането на закона в сила.

**§ 9.** Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“, с изключение на § 3, който влиза в сила 6 месеца след обнародването на закона в „Държавен вестник“.

