СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ НА ПРОЕКТА 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, ПРИЕТА С ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 285 НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ОТ 2018 Г. (ОБН., ДВ, БР. 104 ОТ 2018 Г., ИЗМ. И ДОП., БР. 80 ОТ 2019 Г.)

№ по ред на постъпване	Вносител	Предложение	Приема / не приема предложението	Мотиви
	1	2	3	4
1.	Камара на автомобилните превозвачи в България Европейски транспортен клъстер	На първо място предложеното в § 1 изменение на чл. 2 считаме, че е ненужно, тъй като в чл. 10, ал. 8 от Закона за пътищата има приет текст относно недопускането на дискриминация при определяне на пътните такси, което според нас прави ненужно правилото на чл. 2 от наредбата. **С оглед на което предлагаме текстът на чл. 2 от проекта да не се приема.**	Не се приема	Действащата разпоредба на чл. 2 от наредбата урежда недопускането на пряка или непряка дискриминация. Предлаганото изменение цели разпоредбата да бъде приведена в съответствие с приетото изменение на законовата разпоредба на чл. 10, ал. 8 от Закона за пътищата

		На следващо място считаме, че с предложените промени в §3 на проекта, относно изменението на чл. 4, ал. 2 с добавянето на точка 6 *„еднодневна винетка с валидност 24 часа, считано от началната и дата и час“* се облекчава транзитния трафик преминаващ през страната ни от една страна, а от друга води до по-ниски приходи в държавния бюджет поради това, че еднодневната винетка е с по-нисък размер от уикенд винетката. Считаме, че еднодневната винетка е в много по-голяма полза за транзитния трафик, който минава през страната ни от колкото за националния ни такъв, а държавата ни следва да прилага политика, с която да облага и събира такси именно основно транзитния трафик. В множество европейски страни е възприета именно обратната политиката транзитният трафик да се облага със съответните пътни такси, докато националния да се облекчава чрез предоставянето на различни отстъпки или компенсации свързани с ползването и заплащането на съответните пътни такси при движение по националната пътна мрежа. По този начин националния трафик се облекчава, което има благоприятен икономически ефект както върху вътрешния транспорт, така и върху цените на стоките и услугите в страната, които неминуемо зависят от заплащаните пътни такси. С оглед, на което според нас не следва да се въвежда еднодневна винетна такса, тъй като по този начин основно ще се облекчи многобройния транзитен трафик, който минава през страната ни, вместо да се постигне икономически и благоприятен ефект върху националния такъв. Също така еднодневната винетка е с по-ниска такса от уикенд винетката, което неминуемо ще доведе до отражения върху държавния бюджет. Това влияние върху бюджета не е изследвано и аргументирано в мотивите към законопроекта, което е задължително изискване на тяхното съдържание. Въвеждането на какъвто и да е вид такси има задължително пряко влияние върху държавния бюджет поради, което с тяхното предлагане следва да има и обосновка как предложеното ще се отрази на публичния ресурс, липсата й води до предлагането на такси, които са необосновани и не преценени с оглед отразяването им на бюджета. **Във връзка с изложеното предлагаме изменението на чл. 4, ал. 2, т. 6 да не се приема.**	Не се приема	(ЗП). В Закона за пътищата е въведена еднодневна винетна такса, съгласно изискванията на член 7а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива (ЕС) 2022/362, съгласно който, 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. Във връзка с описаните

		Друго според нас необосновано и дискриминиращо предложение е това за изменение на чл. 4, ал. 4 от наредбата, с което необосновано при установено не заплащане на винетка за ползване на платената пътна мрежа, минималната пътна такса, която се дължи за това ползване ще е винетна такса с еднодневна валидност. Към настоящия момент таксата за такова ползване е в размер на уикенд винетка. Предложеното изменение предвижда намаляване на таксата за установено ползване на платената пътна мрежа без заплатена винетка, като вместо уикенд винетка, ще се заплаща еднодневна винетка. Това изменение според нас противоречи именно на заложения в чл. 10, ал. 8 от Закона за пътищата, а и в предложения текст на чл. 2 от проекта принцип за недискриминация при заплащането на пътните такси. Въвеждането на подобно неаргументирано намаляване на дължимата такси при установено движение без винетка дискриминира останалите участници в движението, които заплащат пътна такса на база изминато разстояние. **С оглед, на което ние считаме, че това изменение на ал. 4 на чл. 4 не следва да се приема.**	Не се приема	законови промени се налага изменение и допълнение на наредбата, доколкото мерките за транспониране на Директива (ЕС) 2022/362 включват, освен законовите промени, и детайлна уредба на начините за определяне на тол таксата и нейните компоненти. Размерът на еднодневната винетка следва да бъде определен в тарифата по чл. 10, ал. 6 от ЗП, а не в Наредбата за а 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. Относно минималната пътна такса, нейният размер

		На следващо място ние от сдружение „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и сдружение „Европейски транспортен клъстер“ сме против така предложените текстове свързани с включването и определянето на такса за инфраструктура и такса за външни разходи в структурата на тол таксите прилагани в страната ни. Така предложените текстове според нас противоречат 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 (наричана по-долу за краткост „Директивата“), като незаконосъобразно и нецелесъобразно я дописват. **Считаме, че така предложените текстове следва да не бъдат приемани поради следните съображения:** Видно в предложения текст на чл. 9, ал. 1а се въвежда правило за реда и начина на определяне на таксата за инфраструктура, което противоречи на посоченото в директивата. Съгласно европейското законодателство „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, докато в предложения текст на ал. 1а освен тези разходи националния ни орган ще взема предвид и *„разходите свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура, и с превозните средства, подлежащи на таксуване.“* В мотивите към наредбата липсват аргументи, кое налага дописване на директивата с добавяне на допълнителни елементи към структурата на таксата за инфраструктура. С оглед, на което предложеното е необосновано, а и незаконосъобразно тъй като с него европейските правила не се транспонират правилно, а се дописват с критерии съществено различаващи се от заложените в директивата. За нас не става ясно защо следва да се взема предвид вида на превозните средства подлежащи на таксуване, както и вида на пътните участъци, за които се прилага пътна инфраструктура, след като в директивата ясно е посочено какво включва този вид такса и тези елементи не са сред съдържанието й. С оглед, на което така определената структура на таксата за инфраструктура противоречи на директивата и не следва да се приема.	Не се приема	следва да бъде колкото най – ниската винетна такса, а именно – винетна такса с еднодневна валидност. Също така, в становището се обсъждат липса на мотиви към законопроекта, който не е предмет на настоящото обществено обсъждане. По отношение въвеждането на задължително диференциране на тол таксата според екологичните характеристики на превозните средства са предвидени изменения, въвеждащи такса за външни разходи за емисии на CO2, дължащи се на трафика. Съгласно чл. 7в от Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива (ЕС) 2022/362,

		Текстът на чл. 7б, точка 2 от Директивата, който очевидно вносителят на проекта частично е преписал в ал. 1а, относно желанието му да определи като част от таксата за инфраструктура и *„разходите свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура, и с превозните средства, подлежащи на таксуване“*, предвижда също така, че държавите членки могат да предпочетат да се възстановява само определен процент от тези разходи. Тази възможност дадена от европейския законодател на националния естествено не е възприета в проекта, като вместо само определен процент в наредбата се предлага разходи да могат да бъдат възстановявани частично или изцяло посредством събирането на тол такси. С оглед, на което в ал. 1а е въведено транспониране на директивата, което не съответства нито на текстовете й, нито на целта й, а вносителят е създал текст, с който е написал собствена структура за таксата инфраструктура, като е предвидил с нея да се възстановяват изцяло или частично разходи, докато директивата предвижда, че вземайки предвид разходите свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура, и с превозните средства, подлежащи на таксуване то държавите членки могат да предпочетат възстановяване само на определен процент от тези разходи. В случая липсва какъвто и да е процент, а направо вносителят е определил всички разходи, че подлежат на възстановяване или частични такива, което с оглед включването на тези характеристики на таксата инфраструктура противоречи на директивата и води до създаване в националното ни законодателство на възможност държавата да си възстановява разходи, които не са разрешени от европейското законодателство. Считаме, че транспонирането на директивата следва да става в цялост с тълкуването и прилагането на нейните норми, а не частично, чрез избиране на определени правила и преобразяването им в правни норми, които обслужват изцяло публичния интерес, в разрез с частния такъв. Създаването на възможност за пълно или частично възстановяване на разходите е в разрез с правилото на чл. 7б, т. 2 от директивата и не следва да се приема в този си вид. **С оглед изложеното считаме, че нормата на чл. 9 ал. 1а не следва да се приема.**		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. **С оглед това е предвидено изменение на чл. 9 от наредбата, с което се предвижда**

				въвеждане на такса за външни разходи, свързана с емисиите на CO2, дължащи се на трафика, като допълнителен елемент при формиране на размера на тол таксата, заедно с такса за инфраструктура. Относно забележката, че националният орган дописва директивата, тъй като ще взима предвид и разходите, които са свързани с мрежата или с частта от мрежата, за която се налагат такси за инфраструктура, и с превозните средства, подлежащи на таксуване, обръщаме внимание, **че това изискване е заложено в чл. 7б, параграф 2 от Директива 1999/62, изменена с Директива 2022/362 и съществува в действашата редакция на чл. 9 от Наредбата.** За разлика

		Така предвидената „такса за външни разходи“ в чл. 9 ал. 1б на проекта противоречи на определените цели и правила в директивата, съгласно които такси за външни разходи следва да се заменят с лесно приложими референтни стойности, актуализирани предвид инфлацията, постигнатия научен напредък в изчисляването на		от регламента, който се прилага изцяло и директно, директивата определя цели, които да се постигнат от страните членки в определен срок. В тази връзка, последното изречение на чл. 9, ал. 1а, регламентира, че взетите предвид разходи могат да бъдат възстановявани частично или изцяло посредством събирането на тол такси, който текст съществува и в действащата редакция на чл. 9 от Наредбата. С него се постигат целите, заложни в Директивата, а именно – държавата членка да има възможност да се възстановяват не всички разходи, а само определен процент от тях, т. е частично. В тази връзка, предложената разпоредба, която действа и в момента, е в съотвтетствие с Директивата и постигането на целите й.

		външните разходи за автомобилния транспорт и промяната на състава на автопарка. Такъв ред за актуализиране на таксите за външни разходи в приета на наредбата липсва. В нея се предлага определяне на този вид такса с оглед екологичната категория на превозното средство което по никакъв начин не съответства на цитираното от нас правило на директивата. Видно от директивата този вид такса за външни разходи, която отразява разходите за емисиите въглероден диоксид се прилага само по изключение докато за справянето с емисиите на CO2 не бъдат предвидени по-подходящи инструменти, като например хармонизирани данъци върху горивата, включително въглероден компонент, или докато автомобилният транспорт не бъде обхванат от система за търговия с емисии. В проекта на наредбата не се съдържат каквито и да е правила, които да уреждат подобни механизми или да отразяват желанието на вносителя за реално справяне с въглеродните емисии и замърсяването на въздуха, а в същото време се предвижда този вид такса. Считаме, че това не води до постигане на целите на директивата, а напротив държавата едностранно определя такса за външни разходи, без обаче да отчита нейните специфики, определени от европейския законодател и без реално да предвижда и цели въвеждане на мерки, с които да намали вредните емисии отделяни от превозните средства. Създаването на просто един компонент към тол таксата с цел нейното увеличение не отразява в никаква степен целите на директивата и не води до реалното отчитане на въглеродните емисии и намаляването им, чрез прилагането на различни механизми определени от европейския законодател. Въвеждането на подобна структура в тол таксата следва неминуемо да отчита правната природа на този вид разходи заложен в директивата, а в случая това не е направено, тъй като липсват каквито и да е заложени политики за подобряване на емисиите и стимулиране на екологичния транспорт. Едно от изискванията на директивата е свързано със създаването на гаранции, че таксите за външни разходи отразяват разходите за замърсяването на въздуха, шума и изменението на климата, предизвикани от тежките превозни средства възможно най-точно, без схемата за таксуване да става прекалено усложнена, за да се насърчи използването на най-икономичните превозни средства и стимулите да продължат да бъдат ефективни, а диференцирането на пътните такси да е актуално. Норми в публикувания проект постигащи това правило на директивата липсват, като по никакъв начин няма създадени гаранции за актуални	Не се приема	В преамбюла на Директива 2022/362 е заложено, че тъй като делът на емисиите на CO2 от тежките превозни средства се увеличава, следва да се въведе вариране на таксите за инфраструктура и на таксите за ползване в зависимост от класа емисии на CO2, което може да допринесе за подобрения в тази област. Също така е посочено, че **докато за справянето с емисиите на CO2 не бъдат предвидени по-подходящи инструменти,** като например хармонизирани данъци върху горивата, включително въглероден компонент, или докато автомобилният транспорт не бъде обхванат от система за търговия с емисии, **на държавите членки следва също така да бъде позволено да прилагат такса за външни разходи, отразяваща разходите за емисиите на CO2**. В тази връзка, неоснователно е изложеното твърдение в становището, че този

		диференциране на пътните такси, съобразяващи нивото на замърсяване на въздуха, шума и изменението на климата. Обвързването на този вид такса единствено с екологичната категория на определено пътно превозно средство по никакъв начин не обхваща изменението на климата, шума и замърсяването на въздуха предизвикано от съответното превозно средство Екологичната категория на превозното средство е статичен показател, който е определен от производителя на превозното средство и се актуализира при определени условия, при който обаче липсват каквито и да е критерии, затова как емисиите от превозното средство са отчетени при определяне на екологичната му категория, с оглед на което считаме, че таксата за външни разходи така както е определена в наредбата не отчита спецификите на директивата и не постига нейните цели поради, което не следва да бъде приемана. Също така директивата предвижда и освобождаване от заплащане на този вид такса за външни разходи от превозно средство попадащо в най-високата екологична категория, такова изключение в наредбата не е предвидено. **Във връзка с изложеното по-горе предложения текст на чл. 9, ал. 1б не следва да се приема.**		че този вид такса за външни разходи, която отразява разходите за емисиите въглероден диоксид, се прилага само по изключение. Законодателят е предвидил при първоначално прилагане на директивата именно възможността за въвеждането на външните разходи, свързана с емисиите на CO2 като способ за справянето с емисиите на CO2.С предложената разпоредба на чл. 9, ал. 1б от проекта на постановление, се осъществяват посочените по – горе цели на директивата и се въвеждат изискванията на чл. 7в от нея, съгласно който 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. Относно отправената забележка, че обвързването на този вид такса единствено с екологичната категория на пътно превозно средство по никакъв начин не обхваща изменението на

				климата, шума и замърсяването на въздуха, предизвикани от съответното превозно средство, обръщаме внимание, че в директивата няма изискване всички видове такси за външни разходи да се въведат едновременно. Няма и данни за държава – членка, която към настоящия момент да е въвела всички видове таски за външни разходи едновременно. Относно коментарът, че директивата предвижда освобождаване от заплащане на този вид такса за външни разходи от превозно средство, попадащо в най – високата екологична категория, обръщаме внимание, че е направена препратка към чл. III в от Директивта, където в Таблица 1 е посочено, че за пътни превозни

		На следващо място апелираме усилията на вносителя за създаването на текст, който да регулира използването на приходите от събраните пътни такси, но считаме, че текстът на чл. 9, ал. 1в следва да бъде редуциран така, че да дава яснота относно използването на събраните пътни такси. Така предложения текст не дава яснота затова кои приходи се използват и за какво. Определянето на ясна сума и критериите за нейното използване са от съществено значение, тъй като по този начин се определя бюджет, който подлежи на използване за постигане на подобряване на климата и транспорта в страната ни. Именно поради това тази сума следва да е винаги ясно определяема, за да бъде създадена възможност тя да се разходва за постигане на заложените с нея цели. Считаме, че подобряването на инфраструктурата не следва да се съдържа в това правило на чл. 9, ал. 1в, тъй като то е залегнало в ал. 1а. С въвеждането на такса за инфраструктура вносителят определя и реда и начина за използването на тази такса. Не следва да се забравя и че директивата също определя начина за използване на този вид такса поради, което според нас е ненужно разходите за инфраструктура да се включват в правилото на ал. 1в от проекта. Предлагаме таксата за инфраструктура да бъде отделена	Не се приема	средства с нулеви емисии референтната стойност на таксата е 0. Предвид гореизложеното, не приемаме направеното предложение. Неоснователно е изложеното твърдение, че не става ясно кои приходи се използват и за какво. В предложената разпоредба на чл. 9, ал. 1в ясно е уточнено, че се отнася за приходите от CO2 компонентите на пътните такси. Ясно е регламентирано и за какво се използват. Отправеното предложение в становището е неясно, тъй като чл. 9, ал. 1в урежда за какви инвестиции се използват приходите **от пътни такси**, заплащани от тежкотоварните

		в отделно правило, с което да се регулират нейните цели и начина за разходването ѝ, тъй като тя е съществен елемент от структурата на тол таксата и е необходимо да има яснота за това как се определя и използва. Друг компонент, който считаме, че следва да бъде доразвит с правилото на ал. 1в е този свързан със социалната справедливост, тъй като това е елемент от съществено значение за осигуряването на редица социални услуги в полза на обществото и гражданите. Считаме, че следва да бъде предвиден механизъм, по който приходите от емисии да бъдат връщани обратно на превозвачите, осигуряващи превоз на стоки от първа необходимост в отдалечените и малко населени места или извършващи друг вид услуги, като по този начин ще се осигури възможност за постигане на заложената в директивата социална справедливост. Също така според нас следва да има повече яснота относно реда, начина и вида стимули предвидени за превозвачите. Освен, като субекти, за които пряко се прилагат въвежданите видове такси, превозвачите представляват и лицата, които следва да бъдат стимулирани и подпомагани за ефективното извършване на дейността им по начин, който да позволи намаляване на вредните емисии от транспорта. Именно, чрез тяхното подпомагане биха се постигнали заложените в директивата цели за намаляване на вредните емисии и увеличаването на използването на екологични превозни средства. С оглед, на което в проекта следва да се предвиди правило, което ясно да дефинира начина, по който се стимулират превозвачите към използването на екологични превозни средства и предприемането на мерки за намаляване на вредните емисии от тях. Това правило следва да създава яснота и сигурност при прилагането му, тъй като постигането на намаляването на вредните емисии и подобряването на климата е възможно само след целенасочени и постоянни мерки предприети в тази насока. Следва да се предвиди и механизъм, с който от платените такси за инфраструктура да се заделят определен финансов ресурс, който да се използва за подпомагане на българските транспортните предприятия върху, които пада основната тежест на заплащането на пътните такси. Към настоящия момент българските превозвачи поемат голяма част от пътните такси събирани от държавата в сравнение с транзитния трафик. Не следва да се подминава и фактът, че България е единствената страна в Европейския съюз с напълно обхванати от тол системата второкласни пътищата, което неминуемо създава тежест както за превозвачите извършващи единствено вътрешни превози, така и	Не се приема	превозни средства, а предложената ал. 1г урежда за какво се използват приходите от **такса инфраструктура.** Тъй като таксата за инфраструктура е компонент от пътната такса, с направеното предложение се създава неяснота как се отнася ал. 1в към ал. 1г. Относно компенсаторния механизъм следва да бъде извършен допълнителен анализ как следва да бъде определян, предвид, че направеното предложение обхваща разходването на пътни такси, а е заложено компенсаторният механизъм да бъде определян с правила на министъра на околната среда и водите. Относно направеното предложение за създаване на ал. 1г считаме, че направеното предложение излиза извън обхвата на законовата норма на чл.

		за тези извършващи международни превози. С оглед, на което на българския бизнес и българския гражданин неминуемо се отразява заплащането на съответната пътна такса от превозвачите. За да бъде постигнат баланс е необходимо да се създаде компенсаторен механизъм, по който превозвачите, заплащащи таксата за инфраструктура да получават обратно заплатеното от тях. По този начин ще се създаде баланс и конкурентоспособност в сектора. С оглед, на което предлагаме да бъдат заделяни 13% от приходите от такса инфраструктура, които да се връщат обратно на превозвачите. Във връзка с изложеното по-горе предлагаме създаването на следните текстове в наредбата: *„чл. 9, ал. 1в Приходите от пътни такси, заплащани от тежкотоварните превозни средства се използват за инвестиции в нисковъглероден транспорт, постигане на социална справедливост, финансиране на мерки подобряващи климата, подобряващи ефективността на транспорта, преход и използване на интелигентни системи за управление на транспортните потоци. За постигане на тези цели транспортните предприятия, извършващи превоз на товари се подпомагат с компенсаторен механизъм, чиито ред и начин за предоставяне се определя с правила на Министъра на околната среда и водите.* *Чл. 9, ал. 1г Приходите от такса инфраструктура се използват за ремонт, поддръжка, изграждане на пътища, както и за подпомагане на транспортните предприятия, извършващи превоз на товари, като 13% от тях се заделят за компенсаторен механизъм. Редът и начина за предоставяне на компенсаторния механизъм се определят с правила на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“.* Считаме, че с така предложените от нас текстове се създават гаранции, че приходите от пътни такси ще отидат и за подобряване на автопарка на превозвачите и намаляването на вредните емисии от дейността им, които са съществени предпоставки за постигане на целите на предлаганите компоненти на тол таксата. По този начин се създава възможност за подобряване на дейността на превозвачите, стимулиране към закупуване на нови екологични превозни средства и оптимизиране на работата им по начин намаляващ вредните емисии и подобряващ климата. Създават се условия и за подпомагане на превозвачите, което неминуемо ще има положителен ефект върху икономиката и обществото ни, които към момента са потърпевши от заплащането на тол		44, ал. 2 от Закона за пътищата, съгласно която средствата от пътни такси се разходват за: 1. изграждане на нова пътна инфраструктура; 2. експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища; 3. (изм. - ДВ, бр. 69 от 2008 г.) административно-стопански и други разходи, свързани с дейността на агенцията

		такси за цялата първокласна и второкласна пътна мрежа. Все цели към чието постигане насочва директивата. Предлагаме в разпоредбата на чл. 9, ал. 4 от наредбата да се предвиди следното правило: *„Чл. 9, ал. 4 Лицето, заплащащо дължими тол такси, следва по всяко време да разполага с информация относно общия размер на тол таксата, размерът на таксата за инфраструктура и размерът на таксата за външни разходи, свързана с емисиите на CO2, дължащи се на трафика.“*	Не се приема	В разпоредбата на чл. 9, ал. 4 от проекта на ПМС е предложено правило, което е изчерпателно и точно. С предложеното допълнение в становището „по всяко време“ се създава предпоставка за противоречиво тълкуване при прилагането му.
		На следващо място считаме, че предложените изменения на чл. 9а, съдържащи се в §8 от проекта не следва да бъдат приемани, тъй като няма никаква яснота, за това как вносителят е определил класовете на превозните средства и дали те съответстват на действителните емисии, които отделя съответното превозно средство. Критериите за определяне на съответната категория превозно средство не са ясни и не показват обективно категоризиране на превозните средства на база вредните емисии, отделяни от тях. Видно от предложената ал. 4 на чл. 9а дори се посочва, че ако собственика/ползвателя не е в състояние да представи доказателства за класа емисии то превозното му средство ще се таксува с емисии в клас 1, което правило по никакъв начин не взима предвид реалната вреда, която налага съответното превозно средство при движението си, чрез отделяне на въглеродни емисии от него. Считаме, че определянето на 5 класа емисии без обективни критерии за тяхната същност води до създаването на произвол в действията на административните органи, които по всяко време могат да променят нормативната уредба и да променят класовете на екологичност, заложени в нея. С оглед постигането на предвидимост и последователност в действията на административните органи следва да се заложат обективни критерии за определяне на различни класове емисии, а не те да почиват на волята на законодателя. Определянето на класовете за емисии следва да	Не се приема	С проекта на ПМС се предлага създаването на чл. 9а. Критериите за определяне на съответната категория превозно средство напълно съответстват на изискванията на чл. 7жа, параграф 2 от Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2022/362: „2. Без да се засяга параграф 1, за всеки тип тежки превозни средства държавите членки определят следните класове

		почива на реален и задълбочен анализ относно действително отделяните вредни газове от определено превозно средство и степента на засягане на околната среда и въздуха от тези газове, само по този начин ще се постигне справедливо и обосновано групиране на съответните видове превозни средства по екологични класове. Така предложените текстове на §8 от проекта не съдържат каквато и да е конкретика и специфика свързана с реалната вреда, която нанасят съответните класове превозни средства върху околната среда поради, което не следва да се приемат. Не на последно място не следва да се забравя, че директивата предвижда възможност най-екологичните превозни средства да не заплащат такса за емисиите, обстоятелство, което обаче вносителят на проекта не е възприел. **Във връзка с изложеното предлагаме текстовете в §8 на проекта да не се приемат.**		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

		На следващо място в § 13 се въвежда достъп до Електронната система за събиране на тол такси на Национална агенция за приходите и Агенция „Митници“. От предложените текстове не се регламентира за какво е необходим този достъп и как той ще бъде използван от тези два държавни органа. Също така липсват и каквито и да е правила, които да регулират ясно и точно кои данни се предоставят, за каква цел и за какъв срок, а това са обстоятелства които са от съществено значение за защитата на личните данни на лицата, за които те се отнасят. **С оглед, на което предлагаме текстовете на § 13 да не се приемат.**	Не се приема	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.“ Предложените промени в проекта на ПМС са свързани с развитие на контролната дейност на специализираните органи и административни структури на Министерство на

				финансите, което ще повиши капацитета за осъществяване на контрол в дигитална среда. Основната цел на предложените изменения и допълнения е осъществяване на съдействие и обмен на информация между „Агенция „Пътна инфраструктура“ и административните структури на Министерство на финансите (МФ) – Национална агенция за приходите и Агенция „Митници“, като се предвиди достъп до регистрираните преминавания на пътни превозни средства и снимков материал от Електронната система за събиране на тол такси. Предложените промени, във връзка с

				определяне на реда за регламентиран достъп до данни в Електронната система за събиране на пътни такси, следва да гарантира еднаква степен на ефективност на институциите и на нейните администрации при осъществяване на компетенциите им. Достъпът до Електронната система за събиране на пътни такси позволява на определените от Министерство на финансите структурни единици – Национална агенция за приходите и Агенция „Митници“, да преглеждат снимков материал на пътния трафик, включващо пътното превозно средство, неговата табела с регистрационен номер, датата, часа и мястото на движение по участък от път, включен в обхвата на платената пътна мрежа.

		На следващо място в §15 се въвежда текста на чл. 28, ал. 1 от наредбата, който съответства на нормата на чл. 10з, ал. 4 от Закона за пътищата. Считаме за незаконосъобразно и неправилно, а и за недобра законодателна техника въвеждането на текстове в подзаконов нормативен акт, които вече са приети в закон. Правната същност на наредбата е да доразвие правилата в по-висок по степен акт, тя винаги се издава на определено правно основание, в което е посочен обхвата на наредбата. В случая с така предложения текст се преповтаря чл. 10з, ал. 4 от Закона за пътищата, което от една страна не съответства на правната същност на наредбата, а от друга е ненужно и необосновано, защото предложеното правило за поведение вече съществува и то в по-висок по степен нормативен акт. **Във връзка с изложеното текстовете в § 15 следва да отпаднат от проекта.**	Не се приема	Предлаганото изменение цели действащата разпоредба на чл. 28, ал. 1 да бъде приведена в съответствие с приетото изменение на законовата разпоредба на чл. 10з, ал. 4 от Закона за пътищата (ЗП).
		Не на последно място предложените изменения в §21 в точки 1, 3, 5, 7, 10, 12 съдържат легални определения на понятия, които вече са определени в допълнителните разпоредби на Закона за пътищата. Както вече посочихме считаме за ненужно да се преписва закона в подзаконов нормативен акт, тъй като целта на наредбата е да доразвие приетите в закона правила за поведения, а не да ги преповтаря. В случая тези понятия вече имат своята същност дадена им от законодателя и е недопустимо с подзаконов нормативен акт, тя отново да се определя. За нас е ненужно отново да се определят цитираните понятия в наредбата след като те вече са част от Закона за пътищата поради, което измененията в §21 на проекта не следва да се приемат.	Не се приема	Предлаганите изменения целят легалните определения да бъдат приведени в съответствие с изискванията на Директива 2019/520 и Директива 2022/362 и със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 63 от 2025 г.).

		На следващо място останалите въведени понятия в §21 единствено преповтарят дефинициите дадени в европейските актове, поради което и те не следва да се приемат. Предложените дефиниции вече са определени в директивата и регламент 2019/1242 и за нас е недопустимо повторното им посочване в подзаконов нормативен акт. Регламентът като акт на европейския законодател има пряко действие и въведените с него понятия са част от националното ни право поради, което е ненужно в текста на наредбата те отново да се залагат, тъй като по този начин не се доразвиват никакви правила, каквато именно е основната цел за издаване на наредба.	Не се приема	Предлаганите легални определения целят въвеждане на изискванията на Директива 2019/520 и Директива 2022/362 и съответствие със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 63 от 2025 г.).
		Не на последно място вносителят на проекта не е отчел правилото предвидено в чл. 7ва на Директивата, съгласно което 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, а недопустимо в разрез с европейските норми е предвидил, че наредбата влиза в сила от обнародването й, а §3, т. 2, буква „б“ и т. 3 влизат в сила от 01.02.2026г. Видно от предложените текстове с тях се въвежда такса за външни разходи, която обаче следва да се прилага чак от 25.03.2026г. поради, което предвиждането на друг срок за влизане в сила на нормите на проекта е незаконосъобразен и противоречи на директивата. **С оглед на изложеното правилото на §22 не следва да се приема.**	Не се приема	Посочената разпоредба от директивата се отнася за таксата за външни разходи, свързани със замърсяването на въздуха, причинено от трафика, а не с таксата за външни разходи, свързана с емисиите на CO2.

		С настоящото становище желаем да обърнем внимание на вносителя върху спазването на правилата определящи правната същност на наредбата и предотвратяването на въвеждането на текстове, които не съответстват на европейското законодателство. Както и да допринесем за правилното диференциране на структурата на тол таксата, така че тя да съответства на европейските изисквания и правила. Считаме за необходимо освен диференцирането на тол таксата да бъдат заложени норми и цели, които да доведат до действителното подобряване на пътната инфраструктура, намаляването на вредните емисии и подобряването на климата, както и да се предвидят механизми подпомагащи превозвачите при оптимизирането на тяхната дейност и подмяната на автопарка им така, че действително да се постигнат заложените от европейския законодател цели. Също така, чрез подпомагане на превозвачите се създават гаранции в сектора и предпоставки за обръщане на тежестта, която носят националните транспортни фирми спрямо международния трафик минаващ през страната ни, поради обстоятелството, че такси се събират за цялата първокласна и второкласна пътна мрежа. Считаме, че държавата следва да полага усилия не само в механичното увеличаване на тол таксите, но и в рационалното и ефективното им използване така, че чрез тях да се подобри пътната инфраструктура, околната среда и да се създадат възможности за оптимизиране и подобряване на извършваната транспортната дейност в страната и подпомагане на превозвачите, пряко засегнати от въвежданите пътни такси. С оглед, на което заявяваме готовността си да вземем активно участие в изработването на наредбата.		Не се съдържа конкретно предложение.