НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Вх. № 51-554-04-173
Дата: 16 / 05 202 5 г.

16.19

ЧРЕЗ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
КОМИСИЯТА ПО
РЕГИОНАЛНА ПОЛИТИКА,
БЛАГОУСТРОЙСТВО И
МЕСТНО
САМОУПРАВЛЕНИЕ

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На основание чл. 79, ал. 1 от ПОДНС внасяме аргументирано предложение за изменения и допълнения на приетия на първо гласуване Общ законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, № 51-553-04-10, изготвен на основание чл. 77, ал. 2 от ПОДНС въз основа на приетите на първо гласуване на 16.04.2025 г. Законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, № 51-454-01-48, внесен от Костадин Костадинов на 18.12.2024 г., Законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, № 51-502-01-9, внесен от Министерски съвет на 24.03.2025 г., Законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, № 51-554-01-73, внесен от Николай Нанков и група народни представители на 26.03.2025 г. и Законопроект за допълнение на Закона за пътищата, № 51-554-01-78, внесен от Божидар Божанов на 31.03.2025 г. както следва:

1. В § 4 се правят следните изменения и допълнения:

а) В т. 2 след думите „ал. 7“ се добавят „изречение първо“, а в края се добавят: „В изречение второ, в края след думите „чл. 10б, ал. 5“ се поставя запетая и се добавя „както и начинът на формиране и определяне на размера на тол таксата, включително и на нейните елементи, която може да включва такса за инфраструктура, такса за задръствания, такса за външни разходи или всяка комбинация от тези елементи.“

б) Създава се т. 4:

„4. В ал. 9 се създава изречение трето: „Автомобилите на службите, отговорни за задачите по граничния контрол на държавите, страни по Шенгенското споразумение и на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“ с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3, 5 тона, не заплащат таксите по ал. 1, т. 1.“

2. Параграф 5 се изменя така:

„§ 5. В чл. 10а се правят следните изменения и допълнения

1. В ал. 1 след думата „седмична“ съюзът „и“ се заменя със запетая, а след думата „уикенд“ се добавя „и еднодневна“.

2. В ал. 2 думите „с валидност за уикенд“ се заменят с „с еднодневна валидност“.

3. В § 6, т. 2 накрая се добавя „В Наредбата по чл.10, ал. 7, за всеки тип пътно превозно средство по чл.10б, ал. 3, се определят класове емисии на CO_2, в съответствие с критериите, посочени в чл.7жа, параграф 2 от 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 г.).“

4. В § 7 се прави следното допълнение:

1. Създава се нова т. 1:

„1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) В срок до 36 месеца след регистрацията си, доставчиците на ЕУЕПТ сключват договори за ЕУЕПТ, които покриват всички области на ЕУЕПТ на територията най-малко на четири държави членки. Доставчици на ЕУЕПТ сключват договори, които покриват всички области на ЕУЕПТ в дадена държава членка, в рамките на 24-те месеца след сключването на първия договор в тази държава членка. Доставчикът на ЕУЕПТ осигурява по всяко време своето покритие върху всички области на ЕУЕПТ. В случай на промяна на областите на ЕУЕПТ или при всяка друга причина, която нарушава пълното покритие, той възстановява пълното покритие в срок 6 месеца.“

2. Досегашните т. 1 и 2 стават съответно 2 и 3.

5. Създава се нов § 10:

„**§ 10.** В чл. 37, се създава ал. 6:

„(6) В поземлени имоти – публична държавна собственост, предвидени за изграждане на определени елементи на техническа инфраструктура – публична държавна собственост, въз основа на влязъл в сила подробен устройствен план могат да се разполагат и други елементи на техническа инфраструктура – публична държавна собственост, когато не се влошават условията за ползване и застрояване и изискванията за безопасност. За разрешаване на строителството, в тези случаи засегнатите от съответния инвестиционен проект имоти не се предоставят за управление по реда на Закона за държавната собственост, а се изисква съгласуване със съответното ведомство или държавното предприятие, което управлява засегнатия имот-публична държавна собственост.“

6 . В § 10, който става § 11, т. 1, б. „в“ думите „създават се т. 57 - 65“ се заменят с „създават се т. 57 - 64“,

а) т. 57 придобива следната редакция:

„57. „Емисии на CO_2 “ от тежко превозно средство означава специфичните емисии на CO_2, 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.“

б) т. 58 се заличава, а останалите точки се преномерират.

МОТИВИ

Необходимостта от допълнение на Закона за пътищата се обосновава от присъединяването на Република България към Шенгенското споразумение. Предложените допълнения са свързани с отпадане на изискването за заплащана на

винетни такси от автомобилите на службите, отговорни за задачите по граничния контрол на държавите, страни по Шенгенското споразумение и на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“. Една от основните цели на Шенгенското пространство е да защитава своите граждани чрез засилено сътрудничество между полицията, митническите органи и органите за контрол на външните граници на всички държави членки. Тези форми на сътрудничество са въведени, за да се компенсират рисковете от пропуски в сигурността, произтичащи от премахването на контрола по вътрешните граници. Шенгенското пространство дава възможност за по-добри системи за комуникация между полицейските сили, преследване на престъпници по гореща следа, трансгранично наблюдение на заподозрени лица, оперативна взаимопомощ, директен обмен на информация между полицейските служби.

Предлага се и прецизиране на разпоредбите, транспониращи 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 г.).

С въвеждането на еднодневна винетна такса възниква необходимостта от промяна в редакцията на чл. 10а, ал. 2, като минималната такса, която се дължи при установено ползване на платената пътна мрежа от пътно превозно, за което се дължи винетна такса, а такава не е заплатена, следва да бъде винетна такса с еднодневна валидност.

От легалните дефиниции на ЗИД на ЗП, транспониращ нормите на Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. следва да отпадне предложението за нова т. 57 от § 1 от Допълнителните разпоредби. „Такса за ползване на платената пътна мрежа“ вече е определена в разпоредбата на чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата. Ако се приеме предложението за създаване на нова т. 57 в предложената редакция, то ще се създаде вътрешно противоречие и несъгласуваност на използваната в нормативния акт терминология.

От легалните дефиниции на законопроекта, следва да отпадне и предложението за т. 58 от § 1 от Допълнителните разпоредби. В досега съществуващия текст на чл. 10, ал. 1, т. 2, както и с внесените предложения за промени в тази разпоредба, както и с предложеното по-горе допълнение в чл. 10, ал. 7, се постига дефиниране на понятието „тол такса“, което е в унисон с дефиницията по ДИРЕКТИВА (ЕС) 2022/362, поради което извеждането на нова отделна и специална разпоредба с легална дефиниция по отношение на понятието „тол такса“ не е необходимо и разумно. На следващо място, следва да се отбележи, че към настоящия момент съгласно чл. 10, ал. 1, т. 2 „тол таксата“ е предвидена единствено и само за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 (т.е. за тежкотоварните автомобили). С предлаганият нов текст на т. 58 от § 1 от Допълнителните разпоредби „тол таксата“ може да се налага на всяко превозно средство. В този смисъл ще се създаде вътрешно противоречие и несъгласуваност между различни норми в закона.

С оглед на горното и с цел избягване на вътрешно противоречие и несъгласуваност между отделни разпоредби на ЗП предлагаме отпадането на предложените текстове на т. 57 и т. 58 от § 1 от Допълнителните разпоредби на закона.

В настоящия законопроект с предложеното в чл.10, ал. 7 допълнение се определят на законово ниво допустимите елементи на тол таксата, съгласно 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 г.), като чрез законова делегация се предвижда начинът на формирането й да бъде определен в Наредбата по чл.10, ал.7.

В чл.10б, ал. 6 се предлага допълнение, което да определи редът и начинът за формиране на класовете емисии от CO_2, отчитайки критериите, посочени в чл.7жа, параграф 2 от 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 г.).

Предлага се създаването и на легална дефиниция на използваното в текста на закона понятие „емисии на CO_2“ от тежко превозно средство, с оглед нуждата от определяне на специфичната му употреба за целите на въвеждане на разпоредбите 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 г.).

Със законопроекта се цели помагане на осъществяването на оперативната взаимопомощ и оперативна реакция при осъществяването на функциите на службите, отговорни за задачите по граничния контрол на държавите, страни по Шенгенското споразумение и на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“. Цели се и прецизиране на нормативната уредба в съответствие с 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 г.).

Допълнението в чл. 37 със създаването на ал. 6 в Закона за пътищата се обосновава от необходимостта от ускоряване на процедурите по теренно осигуряване на линейните инфраструктурни обекти, повечето от които са определени като за обекти с национално значение и за национални обекти, на основание § 5, т. 62 от Допълнителните разпоредби на Закона за устройство на територията и § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавната собственост. Инвеститори на тези важни за страната обекти, някои от които и с европейско значение, са ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) и Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).

Издаването на разрешение за строеж за линейните обекти се предшествува от тежки отчуждителни процедури за частните имоти, проведени по реда на Закона за държавната собственост. Практиката през последните две години, обаче, показа възможността за допускане на предварително изпълнение на постановения отчуждителен акт по съдебен път. Този факт ускори значително придобиването на собственост от страна на държавата върху засегнатите частни имоти. Предоставянето на засегнатите части от имоти, собственост на ДП НКЖИ на АПИ, или обратно - от АПИ на ДП НКЖИ, когато съответният проект на ПУП - парцеларен план засяга публична държавна собственост, и то транспортна територия, на двете държавни администрации, е изключително продължителна във времето процедура. Тя изисква осигуряване на

редица документи, необходими за издаване на актове за държавна собственост на имотите по реда на ЗДС, тяхното вписване в Службите по вписвания, съответните решения за разпореждане с тези имоти и накрая завършва с постановяване на Решения на Министерски съвет. На практика, към момента отчуждителната процедура за имотите-частна собственост, приключва доста по-бързо от процедурата по предоставяне на имоти - държавна собственост от едната администрация на другата.

Със законопроекта се цели ускоряване на теренното осигуряване на държавни линейни инфраструктурни обекти, когато одобреният проект на ПУП-парцеларен план, определящ обхвата на разработката, засяга имоти собственост на двете държавни администрации - ДП НКЖИ и АПИ.

ВНОСИТЕЛИ:

