



([www.strategy.bg](http://www.strategy.bg))

**Проект на Постановление на Министерския съвет за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. (обн., ДВ, бр. 101 от 2019 г., изм., бр. 16 от 2020 г. и бр. 49, 51 и 104 от 2022 г., изм. и доп., бр. 28 и 85 от 2025 г.)**

[линк към консултацията](#)

### Информация

**Откриване / Приключване:** 19.01.2026 г. - 18.02.2026 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #12094-K

**Област на политика:** Архив - Регионална политика

**Тип консултация:** Акт на Министерския съвет

**Вносител:** Министерство на регионалното развитие и благоустройството

**Тип носител:** Национално

---

С проекта на акт се цели изменение на тарифата във връзка със Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн., ДВ, бр. 63 от 2025 г.), с който се въвеждат изискванията на Директива 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.

Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. задължава въвеждането на CO<sub>2</sub> база при определяне на тол таксите – включително такса за външни разходи (вредни емисии, шум, задръствания). Република България е длъжна да транспонира в националното си законодателство директивата, която изисква пътните такси за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 т. да бъдат диференцирани и въз основа на CO<sub>2</sub> емисиите.

Директивата и измененията в националната нормативна уредба целят пътните такси да отразяват не само разходите за поддържане на инфраструктурата, но и външните разходи, произтичащи от замърсяването на околната среда и изменението на климата. Чрез диференциране на таксите според класовете емисии на CO<sub>2</sub> се

създават икономически стимули за използване на по-екологични превозни средства, без да се въвеждат административни забрани или ограничения. Въвеждането на CO<sub>2</sub> компонент цели уеднаквяване на българската тол система с тези на останалите държави членки и предотвратяване на концентриране на най-замърсяващия транзитен трафик на територията на страната.

Основната цел е прилагане на принципа „замърсителят плаща“ и осигуряване на по-справедлива, екологично ориентирана система за пътно таксуване.

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на регионалното развитие и благоустройството

Адрес: София, ул. Св. Св. Кирил и Методий 17-19

Електронна поща: e-mrrb@mrrb.government.bg

## Контактна информация

Милена Атанасова – началник отдел ПАДОП в Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“ | Електронна поща: m.atanasova@api.bg

## Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените в „Контактна информация“ адреси
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

## Полезни връзки

„Раздел „Проекти на нормативни актове“ - <https://www.mrrb.bg/bg/normativni-aktove/proekti-na-normativni-aktove/>

## Документи

### Пакет основни документи:

[Доклад - вер. 1.0 | 19.01.2026](#)

[Проект на акт - вер. 1.0 | 19.01.2026](#)

[Оценка на въздействие - вер. 1.0 | 19.01.2026](#)

[Становище на администрацията на Министерския съвет - вер. 1.0 | 19.01.2026](#)

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Хинко Радков (18.02.2026 16:52)

Категорично против, поредното необосновано повишение на цените на ТОЛ таксите. Разбирам, че има европейска директива, но тя е насочена към платената пътна мрежа в ЕС, която се състои от нормални пътища с нормална настилка, а не от "лунен пейзаж". Също така, , както знаем, платената пътна мрежа в страните от ЕС, не обхваща пътища "втори клас", което автоматично би означавало, че увеличението на таксите, за ползване на тези пътища е неоправдано.

Мотивите за това предложение на ЕК е, с икономически стимули, да бъдат насочени превозвачите, да обновяват автопарка си. Но реално в България, превозвачите нямат никакъв стимул за обновяване на автопарка, понеже поддръжката на малко по-стари ППС, е доста по-евтина. Така че, подобни мерки може да проработат, но след като се направят нужните инвестиции в инфраструктурата, като по този начин, изравним състоянието на пътищата си с тези в ЕС.

Христо Радков

## История

### Включване на проекта

Това събитие описва запис на акт в ЗП или ОП.

**Начало на обществената консултация - 19.01.2026**

**Приключване на консултацията - 18.02.2026**

### Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

## Окончателен акт на Министерския съвет

---