ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 16.12.2025 г.
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 по отношение на стандартите за емисиите на CO2 от нови лекотоварни превозни средства и етикетирането на превозни средства и за отмяна на Директива 1999/94/ЕО

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

ЕС отчита, че изменението на климата е екзистенциална заплаха, тясно свързана със световната сигурност, мира и устойчивото развитие. Справянето с изменението на климата е възможност за едновременно повишаване на конкурентоспособността и независимостта на ЕС. ЕС е поел ангажимент да намали нетните емисии на парникови газове (ПГ) във всички отрасли на икономиката си с поне 55 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. и да постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г. Комисията също предложи и изменение на Европейския закон за климата, в което се залага целта за 90 % намаление до 2040 г.[1] Както Съветът, така и Европейският парламент са определили позициите си по досието, което в момента е в процес на съвместно вземане на решения.

Както е пояснено в Компаса за конкурентоспособността на ЕС[2] и в Пакта за чиста промишленост[3], политиките за декарбонизация са мощен двигател на растежа, когато са добре интегрирани в политиките в областта на промишлеността, конкуренцията, икономиката и търговията.

Намаляването на емисиите на CO_2 от автомобилния транспорт е задължително за постигане на неутралност по отношение на климата. През 2023 г. те са представлявали около 30 % от общите нетни емисии на CO_2 на ЕС (и 24 % емисиите на ПГ) и все още са по-високи от нивата от 1990 г.

Регламентът, с който се определят стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства (микробуси),[4] е съществен елемент от групата мерки на ЕС, насочени към постигане на декарбонизация на автомобилния транспорт. С него се направлява постепенният преход към превозни средства с нулеви емисии и се осигуряват дългосрочна сигурност и предвидимост за инвеститорите по веригата за създаване на стойност, като същевременно се предоставя достатъчно време за справедлив преход.

Автомобилният сектор на ЕС осигурява 1 трилион евро от БВП и една трета от частните инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в ЕС. Той осигурява пряка и непряка заетост в производството на три милиона европейци. Понастоящем секторът претърпява глобална и структурна трансформация, свързана с прехода към чиста енергия и с цифровия преход, и е изправен пред сериозни предизвикателства за конкурентоспособността.

---

1 Комисия, Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2021/1119 за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата, COM(2025) 524 final, 2.7.2025 г.

2 Съобщение на Европейската комисия: Компас за конкурентоспособността на ЕС, COM(2025) 30 final, 29.1.2025 г.;

3 Съобщение на Европейската комисия: Пактът за чиста промишленост: Съвместна пътна карта за конкурентоспособност и декарбонизация, COM(2025) 85 final, 26.2.2025 г.

4 Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111 25.4.2019 г., стр. 13).

През януари 2025 г. Комисията започна стратегически диалог със сектора, за да се справи с тези предизвикателства и да разработи конкретни стратегии и решения, за да гарантира, че тази ключова промишленост има стабилно бъдеще в Европа. Това е включено в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор[5], в който се определят конкретни мерки, които да спомогнат за осигуряване на глобална конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост и за поддържане на силна европейска производствена база чрез действия в пет ключови области: 1) иновации и цифровизация, 2) екологосъобразна мобилност, 3) конкурентоспособност и устойчивост на веригата на доставките, 4) умения и социално измерение и 5) еднакви условия на конкуренция и стопанска среда.

С цел да се постигнат целите на плана за действие, с него се въвеждат около 50 водещи действия. Те включват преразглеждане на Регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от леки пътнически автомобили и микробуси и преразглеждане на Директивата относно етикетирането на леки автомобили[6], за да се подобри информираността на потребителите и да се улесни устойчивият избор в съответствие с целите на ЕС в областта на климата и околната среда.

Тъй като определените в регламента цели във връзка с емисиите на CO_2 стават по-строги с течение на времето, спазването им изисква все по-голямо използване на превозни средства с нулеви емисии, тъй като другите съществуващи лостове за намаляване на емисиите на CO_2 имат само ограничено въздействие и сами по себе си не са достатъчни за постигане на настоящите и бъдещите цели за CO_2. Макар че е от съществено значение целите да продължат да стимулират прехода към мобилност с нулеви емисии и да създават сигурност и предвидимост за инвестициите, липсата на гъвкавост в цикъла на съответствие, заедно със значителни промени в икономическата и регулаторната ситуация в световен мащаб, може да създаде риск от несъответствие за производителите на превозни средства.

Необходимо е подобряване на технологичната неутралност, тъй като съществува опасност от ограничаване с настоящата законодателна рамка на непрекъснатите иновации и развитие на технологии, различни от силови задвижвания с нулеви емисии, които могат да бъдат полезни за специфични варианти на употреба и/или преходен етап. Поради пречките пред внедряването на микробуси с нулеви емисии, които водят до липса на търсене в краткосрочен план, производителите на леки търговски превозни средства са изправени пред особени предизвикателства. За да се повишат конкурентоспособността и устойчивостта на европейския автомобилен сектор, е целесъобразно да се стимулира развитието на малки електрически леки автомобили, произведени в ЕС, чрез предоставяне на специални стимули.

Освен това е необходимо да се гарантира, че потребителите получават ясна и хармонизирана информация относно екологичните показатели на новите леки пътнически автомобили, както и на леките автомобили, продавани на пазара за употребявани автомобили от търговци на дребно. Това следва да обхваща етикетирането на всички видове леки автомобили, включително превозни средства с нулеви емисии, което би улеснило вземането на информирани решения за покупка и би подпомогнало прехода към мобилност с нулеви емисии.

---

5 Съобщение на Европейската комисия: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор, COM(2025) 95 final, 5.3.2025 г.

6 Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 г. относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO2 по отношение на търговията с нови леки пътнически автомобили (ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16).

В този контекст с предложението се цели осигуряване на по-гъвкав и технологично неутрален подход, при който се вземат предвид технологичните и пазарните развития, като същевременно се запази курсът на неутралност по отношение на климата и се поддържа предвидимостта за производителите и инвеститорите в рамките на справедлив преход към мобилност с нулеви емисии. В него се предвиждат мерки за:

1) въвеждане на повече възможности за гъвкавост за производителите, за да постигат целите си за CO_2 ;

2) подобряване на технологичната неутралност на стандартите за емисиите на CO_2;

3) запазване на приноса на стандартите за CO_2 към постигането на климатичните цели, определени в Европейския закон за климата;

4) поддържане на сигурност и предвидимост за производителите и инвеститорите във веригата за създаване на стойност на мобилността с нулеви емисии;

5) по-добро обслужване на потенциални купувачи на превозни средства с нулеви емисии, като им се предоставя адекватна информация и по този начин се подкрепя спазването на стандартите за CO_2 от страна на производителите.

• **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложението е в съответствие с целите на Европейския закон за климата, съгласно изискването на член 6, параграф 4 от посочения регламент. Предложението е приведено в съответствие с други политики на ЕС в областта на климата, енергията и транспорта, включително:

– Регламент (ЕС) 2023/1804, с който се осигурява подходяща инфраструктура за алтернативни горива в целия ЕС, подкрепена от Механизма за инфраструктура за алтернативни горива (AFIF) за проекти за зареждане с електроенергия. Планът за действие на ЕС за електроенергийните мрежи и предстоящото осъвременяване на законодателството в областта на електроенергийните мрежи целят интегрирането в достатъчна степен на електромобилността, докато с Плана за действие за енергия на достъпни цени се цели намаляване на разходите за зареждане. Едно предложение за декарбонизация на автопарка на търговските предприятия ще увеличи търсенето на превозни средства с нулеви емисии.

– Регламентът за суровините от критично значение (CRM), с който се насърчава верига за създаване на стойност на устойчиво развивани акумулаторни батерии, включително одобрени стратегически проекти за подсигуряване на снабдяването с материали. Със законодателния акт за промишленост с нулеви нетни емисии се подобряват стабилността и устойчивостта, както и производствените мощности на ЕС в областта на технологиите за нулеви нетни емисии, например акумулаторните батерии. Развитието на веригата на доставки на акумулаторни батерии в ЕС ще бъде допълнително подкрепено от пакета за стимулиране на производството на акумулаторни батерии . С предстоящото законодателство, като например Актът за ускоряване на промишлеността, ще се цели поддържането на европейското производство на ключови компоненти за продавани в ЕС електрически превозни средства, като публичната подкрепа в полза на автомобилната промишленост ще се обвърже с критерии за стабилност и устойчивост. Тези критерии са мощен инструмент в подкрепа на европейската автомобилна промишленост. Очаква се с Акта за

ускоряване на промишлеността да се разработи и етикет за въглеродния интензитет на промишлените продукти, като се започне със стоманата, както и параметри за „произведено в ЕС“. С цел да се гарантира съгласуваност на методиките ще бъде уместно да се разчита на тези разработки, когато това е целесъобразно. Това важи и за позоваването на „произведено в ЕС“ за малки електрически леки автомобили.

– СТЕ2, с която се улеснява преходът към превозни средства с нулеви емисии чрез определяне на цени на въглеродните емисии.

– Регламентът за разпределяне на усилията (РРУ), който продължава да заема централно място в стратегията на ЕС за намаляване на емисиите, като целта за 2030 г. за сектора извън СТЕ е определена на 40 % намаление спрямо 2005 г., а държавите членки продължават да коригират националните си бюджети и възможностите за гъвкавост, докато Съюзът следи напредъка към постигане на своите цели в областта на климата.

• **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Европа определи амбициозна рамка, за да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика до 2050 г. Целта на Пакта за чиста промишленост е ЕС да се превърне в конкурентно привлекателно място за производство, включително за енергоемките отрасли, и да се насърчат чистите технологии и новите кръгови стопански модели, за да се постигнат договорените по него цели за декарбонизация. Тяхното прилагане също така ще укрепи енергийната независимост на ЕС от вносни изкопаеми горива.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• **Правно основание**

Правното основание за настоящото предложение е член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). В съответствие с член 191 и член 192, параграф 1 от ДФЕС Европейският съюз допринася за постигането, наред с други, на следните цели: опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда; насърчаване, на международно равнище, на мерки за справяне с регионални или световни проблеми на околната среда, и по-специално на борбата с изменението на климата. Въз основа на член 192 от ДФЕС, Съюзът вече е приел политики за справяне с емисиите на CO_2 от леките автомобили и леките търговски превозни средства чрез Регламент (ЕС) 2019/631, който е в сила от 1 януари 2020 г., и за предоставяне на информация на потребителите относно разхода на гориво и емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили, предлагани за продажба или на лизинг, чрез Директива 1999/94/ЕО.

• **Субсидиарност**

Изменението на климата е трансграничен проблем, при който координираните действия на ЕС могат ефективно да допълват и засилват действията на национално, регионално и местно равнище. Действието на ЕС се основава на субсидиарността в съответствие с член 191 от Договора от Лисабон.

Тъй като стандартите за емисиите на CO_2 за превозни средства и изискванията за етикетиране на леки автомобили са определени на равнището на ЕС, целите на настоящата инициатива могат да бъдат постигнати само на равнището на Съюза.

- **Пропорционалност**

Настоящото предложение е в съгласие с принципа на пропорционалност, тъй като не излиза извън рамките на това, което е необходимо за постигане на целите на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове по разходоефективен начин, като същевременно се гарантира справедливост и екологосъобразност.

- **Избор на инструмент**

Предложението предвижда изменение на Регламент (ЕС) 2019/631, поради което регламент е единственият подходящ правен инструмент.

По отношение на етикетирането на превозни средства с предложението се отменя и заменя Директива 1999/94/ЕО. Като се вземат предвид констатациите от оценката, както и основните промени, необходими за съществуващите правила, и целта за подобряване на функционирането на вътрешния пазар, регламентът представлява подходящ правен инструмент, който да замени директивата, тъй като той предоставя ясни, подробни и пряко приложими разпоредби. Освен това той гарантира, че правните изисквания се прилагат едновременно и по хармонизиран начин в целия Съюз.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Съществува общо съгласие сред заинтересованите страни относно необходимостта от продължаване на усилията на ЕС за декарбонизация и предстоящото основно значение на електрификацията за прехода и бъдещето на конкурентоспособността на автомобилната промишленост в ЕС. Някои заинтересовани страни твърдят обаче, че настоящата нормативна уредба на ЕС е твърде строга, като поражда рискове от възникването на проблеми за производителите на превозни средства при прехода. Поради това е целесъобразно тези рискове да се ограничат.

При оценката на Директивата относно етикетирането на леки автомобили беше установено, че макар тя поне до известна степен да е постигнала първоначалните си цели за информиране на потребителите за емисиите на CO_2 от новите леки автомобили, няколко фактора ограничават избора на потребителите и потенциалното ѝ въздействие. Нейното значение ще бъде допълнително ограничено с увеличаването на използването на превозни средства с нулеви емисии, по отношение на които предоставената до момента информация е много ограничена и неадекватна, както и тъй като потенциалните купувачи на превозни средства разчитат все повече на цифрови платформи за събирането на информация преди покупка.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията определи няколко ключови групи заинтересовани страни за консултации, включително държави членки (национални и регионални органи), производители на превозни средства, доставчици на компоненти и материали, доставчици на горива и енергия, купувачи на превозни средства (частни, предприятия, дружества за управление на автопаркове), НПО в областта на околната среда, транспорта и потребителите, както и социални партньори.

С цел да събере обратна информация от тези групи Комисията отправи покана за предоставяне на данни и започна обществена консултация по интернет в периода от

7 юли до 10 октомври 2025 г. Тя проведе и срещи с браншови асоциации, представляващи производителите на превозни средства и компоненти, както и енергоснабдителите, проведе двустранни срещи с органите на държавите членки, социални партньори и неправителствени организации, и покани заинтересованите страни да представят документи за представяне на позиция.

На поканата за предоставяне на данни за преразглеждане на регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 за леки автомобили и микробуси, бяха получени 963 отговора, докато на отделната покана за предоставяне на данни за преразглеждане на Директивата относно етикетирането на леки автомобили[7] бяха получени 39 отговора. Проведената на уебсайта на проучването на ЕС[8] обществена консултация обхвана както преразглеждането на регламента за стандартите за емисиите на CO_2 за леки автомобили и микробуси, така и преразглеждането на Директивата относно етикетирането на леки автомобили. При консултацията бяха получени 1115 отговора, от които 859 (77 %) бяха от граждани на ЕС, 120 (11 %) от дружества или предприятия, от които 57 (5 %) от МСП, 76 (7 %) отговора бяха от стопански асоциации, 14 (1 %) от неправителствени организации, а останалите бяха от академични институции, организации на потребителите и профсъюзни организации.

В отговорите си на обществената консултация заинтересованите страни изложиха широк кръг от становища относно целевите нива на емисиите на CO_2. Някои държави членки, местни органи, НПО в областта на околната среда, академични среди и електроенергетиката отдадоха съществено значение на стабилността на политиката. От друга страна, повечето други запитани от отрасъла, наред с обратната информация от кампания за мобилизиране на граждани, счетоха целите за 2035 г. за непостижими, тъй като превозните средства с нулеви емисии навлизат по-бавно от очакваното. Представителите на отрасъла се застъпиха като цяло за това да се даде роля на устойчивите възобновяеми горива и на хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) в рамките на Регламента относно стандартите за емисиите на CO_2 от превозните средства с цел да се увеличи гъвкавостта и да се подобри технологичната неутралност, докато НПО и публичните органи изразиха предимно обратното мнение. Освен това заинтересованите страни от отрасъла поискаха и по-голяма гъвкавост при използването на глоби, като предложиха те да служат като механизъм за подкрепа, а не като наказателна мярка. Гражданите и НПО се застъпваха като цяло за използване на приходите за подпомагане на работниците, развиване на инфраструктура за зареждане с електроенергия и мерки от страната на енергопотреблението.

Ясно мнозинство от заинтересованите страни подкрепиха хармонизирането и опростяването на етикетирането на превозните средства, както и добавянето към етикета на специфична информация за превозните средства с нулеви емисии, но не и друга допълнителна информация, която не е лесно достъпна, като например общите разходи за собственост. Повечето заинтересовани страни считат за важно обхватът на етикета да се разшири, за да обхване и нови микробуси. Организациите на потребителите призоваха за разширяване на обхвата на етикета, за да включва употребявани леки автомобили.

---

7 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_bg

8 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_bg

- **Събиране и използване на експертни становища**

За количествената оценка на икономическото, социалното и екологичното въздействие разглежданите варианти на политиката се основават на редица сценарии, разработени за модела PRIMES. Този анализ беше допълнен от прилагането на други инструменти за моделиране, като GEM-E3, E3ME и модела DIONE на JRC.

Данните от мониторинга на емисиите на ПГ и на други характеристики на автомобилния парк от нови лекотоварни превозни средства бяха извлечени от годишните мониторингови данни, докладвани от държавите членки и събирани от Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) съгласно Регламент (ЕС) 2019/631.

Допълнителна информация беше събрана чрез поръчки за услуги, възложени от външни изпълнители.

- **Оценка на въздействието**

Комисията извърши оценка на въздействието, в която се предоставя подробен анализ. При оценката на въздействието Комисията оцени съгласуваността на инициативата с целите на Европейския закон за климата, както се изисква в член 6, параграф 4 от посочения регламент.

Бяха проучени различни варианти на политиката, групирани в три основни категории: i) цели относно емисиите на CO_2 за леки автомобили и микробуси и различни възможности за гъвкавост, улесняващи спазването на изискванията (устойчиви възобновяеми горива, OVC-HEV, многогодишно спазване на изискванията, облекчения за малки електрически леки автомобили); ii) финансова подкрепа чрез използване на глоби; iii) етикетиране на превозни средства.

Определена е предпочитана комбинация от варианти по отношение на целите и гъвкавостта, която осигурява по-голяма гъвкавост и технологична неутралност, като същевременно се поддържа силен сигнал за дългосрочни инвестиции в мобилност с нулеви емисии. По отношение на етикетирането на превозните средства е предпочетен вариантът, обхващащ по-широк кръг от употребявани превозни средства.

Предпочитаният вариант по отношение на целите за CO_2 и възможностите за гъвкавост носи ползи за производителите в периода 2030—2034 г. Освен това, като същевременно се запазват целите за 100 % намаление до 2035 г., с него се засилва технологичната неутралност и се отчита ролята на OVC-HEV и ролята на устойчивите възобновяеми горива след 2035 г. Това ще стимулира непрекъснатите инвестиции и разработването на технологии, различни от силовите задвижвания с нулеви емисии, които могат да бъдат полезни за специфични варианти на употреба и/или за преходен етап, като вероятно ще се подпомогне и конкурентоспособността на някои европейски производители на други пазари. Както е показано в оценката, въздействието на предпочитания вариант върху енергията и околната среда е ограничено, по-специално поради включените предпазни мерки. С оглед на това инициативата е в съответствие с целта на ЕС за неутралност по отношение на климата до 2050 г. и целта за климата до 2030 г., както и с постигнатия напредък в адаптацията.

Предпочитаният вариант по отношение на целите за емисиите на CO_2 и възможностите за гъвкавост води до някои допълнителни общи системни разходи (капиталови, за гориво и други оперативни разходи), но не показва значителни промени в сравнение с базовия сценарий.

Очаква се с предоставената от инициативата регулаторна гъвкавост да се подобри краткосрочната конкурентоспособност. Предпочитаният вариант включва елементи, с които се цели постигане на необходимия баланс между регулаторна гъвкавост и засилена технологична неутралност, от една страна, и поддържане на предвидимостта и стабилността на дългосрочния сигнал по отношение на превозните средства с нулеви емисии, от друга страна.

.

Предпочитаният вариант за етикетиране на превозни средства ще предостави на потенциалните купувачи на превозни средства с нулеви емисии по-адекватна информация и ще гарантира, че хармонизирането на оформлението на етикета на равнището на ЕС ще доведе ефективно до опростяване и ще обхване равностойно всички употребявани превозни средства. С хармонизирането се премахва необходимостта от разработване на национално оформление на етикети, което води до икономии на разходите за националните органи.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

В съответствие с поетия от Комисията ангажимент за по-добро законотворчество предложението бе подготвено изключително с участието на заинтересованите страни при спазване на принципа за прозрачност и в постоянно взаимодействие с тях.

В сравнение с действащия регламент не се очаква предложението да доведе до увеличаване на административните разходи, които са следствие от законодателството. Освен това с него не се увеличава сложността на правната рамка.

- **Основни права**

Предложението е съобразено с основните права и съблюдава принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз. По-специално то допринася за постигане на целта за високо равнище на опазване на околната среда, в съответствие с принципа за устойчиво развитие, посочен в член 37 от Хартата на основните права на Европейския съюз[9].

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Законодателната финансова обосновка, определяща отражението върху бюджетните, човешките и административните ресурси, бе приложена към предложението, довело до приемането на Регламент (ЕС) 2019/631 и последната му редакция с Регламент (ЕС) 2023/851.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

С предложението не се променя същината на правилата, оценката на изпълнението остава същата, като тази на предложението, довело до приемането на Регламент (ЕС) 2019/631, изменен с Регламент (ЕС) 2023/851.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

В член 1 се съдържат следните предложени изменения:

[9] ОВ C 326, 26.10.2012 г., стр. 391.

– С член 1, параграф 1 се изменя член 1, така че целта за емисиите на CO_2 от автомобилния парк на целия ЕС за микробуси за 2030 г. да се намали от 50 % на 40 % спрямо базовата линия за 2021 г., а целта за емисиите на CO_2 от автомобилния парк на целия ЕС за леки автомобили и микробуси за 2035 г. — от 100 % на 90 %. С него към предмета на регламента се добавя и етикетирането на превозните средства.

– С член 1, параграф 2 се изменя член 2, параграф 1, буква б) с цел да се поясни, че всички превозни средства с нулеви емисии от категория N (включително N1 и N2), чиято маса без масата на акумулаторната батерия е под 2840 kg, всъщност се отчитат при оценката на съответствието с определените в настоящия регламент цели за емисии на CO_2. С него се разширява и обхватът с цел да се включи етикетирането на превозните средства.

– С член 1, параграф 3 се изменя член 3, за да се поясни определението за „маса на изпитване“ и да се въведат определения, свързани с разпоредбите относно етикетирането на превозните средства.

– С член 1, параграф 4 се изменя член 4, за да се въведе многогодишно съответствие. С член 1, параграф 7 се изменя член 6, а с член 1, параграф 9 се изменя член 8, за да се въведат произтичащите от това промени.

– С член 1, параграф 5 се изменя член 5 с цел да се предвидят облекчения за малки електрически превозни средства, произведени в ЕС.

– С член 1, параграф 6 се въвеждат нови разпоредби относно ролята на някои устойчиви възобновяеми горива.

– С член 1, параграф 6 се въвеждат нови разпоредби относно ролята на произведената в ЕС стомана с ниски въглеродни емисии.

– В член 1, параграфи 10 и 14 се предвиждат нови членове 15а, 15б и ново приложение IIIа, в които се определят правилата за етикетирането на превозните средства.

2025/0420 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 по отношение на стандартите за емисиите на CO2 от нови лекотоварни превозни средства и етикетирането на превозни средства и за отмяна на Директива 1999/94/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[10],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[11],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) С приемането на Регламент (ЕС) 2021/1119 (Европейски закон за климата) Съюзът заложи в законодателството обвързваща цел за неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г., като по този начин се ориентира към нулеви нетни емисии към тази дата, както и целта за постигане на отрицателни емисии след това, установи обвързваща междинна цел на Съюза в областта на климата за 2030 г. и разпоредби за определянето на валидна за целия Съюз междинна цел в областта на климата за 2040 г.

(2) За да се постигне целта за неутралност по отношение на климата е от съществено значение, наред с другото, да се гарантира и подкрепи конкурентоспособността и устойчивостта на европейската промишленост, да се осигурят пътища за преход, основани на най-добрите налични разходоефективни, безопасни и приспособими технологии, да се постави по-голямо ударение върху справедливия преход, да се осигури лоялна конкуренция с международните партньори и да се декарбонизира енергийната система с изцяло нулеви и нисковъглеродни енергийни решения.

(3) С Пакта за чиста промишленост и Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор Съюзът създаде условията за успешен преход, като постави ударение както върху декарбонизацията, така и върху обновяването на промишлеността, включително механизми за подкрепа на

[10] ОВ C , , стр. .
[11] ОВ C , , стр. .

европейската промишленост, европейски изисквания за съдържанието на електрохимичните батерийни елементи и компоненти в електрическите превозни средства, продавани в Съюза, по-добър достъп до публично и частно финансиране, еднакви условия на конкуренция в световен мащаб и ясни благоприятстващи условия за внедряването и определянето на мащаба на чисти технологии, с цел засилване на конкурентоспособността на промишлеността и иновациите в Съюза.

(4) Автомобилният сектор е ключов стълб на икономиката на Съюза и се намира в критичен повратен момент, изправен пред ожесточена световна конкуренция и дълбоки структурни трансформации при декарбонизацията и цифровизацията. Постигането на мобилност с нулеви емисии изисква интегриран подход, съчетаващ намаляване на CO_2, конкурентоспособност на промишлеността, социална справедливост и технологично лидерство. С цел да се гарантира, че с тази трансформация се укрепва конкурентоспособността на автономната екосистема на Съюза, като същевременно се поддържат неговите екологични и социални амбиции, на 5 март 2025 г. Комисията прие Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор.

(5) Леките търговски превозни средства се закупуват и използват за служебни цели. За някои специфични варианти на употреба може да са налице краткосрочни пречки пред внедряването на превозни средства с нулеви емисии в този сегмент. Поради това е целесъобразно да се коригира целта за емисиите на CO_2 за 2030 г. за тези превозни средства, така че да се подпомогне продължаващата способност на производителите да инвестират, по-специално в прехода към превозни средства с нулеви емисии.

(6) Насърчаването на разработването и производството на малки електрически леки автомобили, произведени в ЕС, ще осигури достъп до екологосъобразна мобилност за потребителите и ще повиши конкурентоспособността и устойчивостта на европейския автомобилен сектор. Поради това е подходящо да се стимулира разработването на малки електрически леки автомобили, изработени в ЕС чрез предоставяне на стимули под формата на кредити за CO_2 за производители, които предлагат такива превозни средства на пазара на Съюза.

(7) Макар че е от съществено значение целите за емисиите на CO_2 да продължат да стимулират прехода към мобилност с нулеви емисии и да създават сигурност и предвидимост за тези инвестиции, липсата на регулаторна гъвкавост може да създаде трудности за производителите на превозни средства, когато това ограничава възможностите им за съответствие. Поради това е целесъобразно да се подкрепи технологично неутралният подход, като се предвиди регулаторна гъвкавост за технологии с ненулеви емисии.

(8) С цел да се осигурят допълнителни възможности за гъвкавост, през периода 2030—2032 г. производителите следва да гарантират, че средните специфични емисии на CO_2 от техните превозни средства не надвишават целевата стойност за емисиите, изчислена като средната стойност на техните годишни цели за специфични емисии за периода. Съответствието с целите трябва да се изчислява в края на периода за всеки производител поотделно. Таксите за извънредни количества емисии на CO2 следва да се изчисляват съответно.

(9) Целта за намаляване на емисиите от целия автопарк, считано от 2035 г., се намалява от 100 % на 90 %, при условие че останалите емисии се компенсират

чрез използването на кредити за стомана с ниски въглеродни емисии или кредити за устойчиви възобновяеми горива.

(10) Използването на кредити за стомана с ниски въглеродни емисии и кредити за устойчиви възобновяеми горива следва да бъде ограничено, за да се запазят инвестициите във веригата за създаване на стойност с нулеви емисии. Считано от 2035 г., като позволяват компенсиране на емисии до 10 % от целта за автомобилния парк на целия ЕС за 2021 г., тези кредити, в комбинация с целта за намаляване на емисиите с 90 %, подкрепят общата цел за неутралност по отношение на климата.

(11) През 2035 г. и на всеки пет години след това Комисията следва да оцени ефективността на регламента, за да се запази съответствието с обвързващата цел за неутралност по отношение на климата до 2050 г., определена в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета („Европейски закон за климата“).

(12) Целесъобразно е в стандартите за емисиите на CO_2 да се позволи признаване на намаленията на емисиите от устойчиви възобновяеми горива, за да се осигури допълнителна гъвкавост за производителите и да се подкрепят инвестициите в развитието на веригата за създаване на стойност в областта на устойчивите възобновяеми горива. Такива горива ще продължат да играят роля в декарбонизацията на транспорта. С цел да се подкрепят иновативните технологии, настоящата рамка съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 включва обвързващи цели за биогоривата от ново поколение в транспорта. Макар и бавно е постигнат напредък в прилагането му. За края на 2026 г. е планирано преразглеждане на Директива (ЕС) 2018/2001 за оценка на постигнатия напредък и необходимостта от актуализиране на бъдещата рамка за биоикономика.

(13) Насърчаването на стоманата с ниски въглеродни емисии е от съществено значение за постигане на целите на Съюза в областта на климата, като същевременно се укрепват неговите конкурентоспособност на промишлеността и стратегическа автономност. Тъй като автомобилният сектор е ключов потребител на стомана е целесъобразно да се стимулира използването на стомана с ниски въглеродни емисии в производството на превозни средства, за да се създаде водещ пазар. Поради това, за да компенсират след 2035 г. емисиите на CO_2 от новите си превозни средства, които все още не са компенсирани чрез използването на устойчиви възобновяеми горива, производителите следва да могат да използват кредити за стомана с ниски въглеродни емисии, произведена в ЕС.

(14) С цел да се осигури по-голяма сигурност за производителите на леки търговски превозни средства, следва да се предвиди техническа корекция на формулата, с която се коригира целта за специфични емисии на даден производител в зависимост от средната маса на изпитване на автопарка в ЕС.

(15) В оценката на Директивата относно етикетирането на леки автомобили се стига до заключението, че липсва хармонизиране на етикета в държавите членки, че потенциалните купувачи на превозни средства с нулеви и ниски емисии, микробуси и употребявани превозни средства не са информирани по подходящ начин съгласно действащите правила и че потребителите разчитат все повече на цифрови инструменти, докато в настоящите правила се поставя ударение върху физическите места на продажба, с ръководство и плакат на хартия. Поради това Директива 1999/94/ЕО трябва да бъде преразгледана и актуализирана.

(16) На превозното средство следва да има етикет, предоставящ информация, която е относима към превозните средства с нулеви емисии, за да се даде възможност на потенциалните купувачи на превозни средства да вземат информирани решения за покупка. Освен това етикет за превозно средство следва да бъде наличен не само за нови леки пътнически автомобили, но и за потенциални купувачи на микробуси и употребявани превозни средства, за да се гарантира, че на потенциалните купувачи на тези превозни средства също е предоставена подходяща информация.

(17) Етикетът за индивидуални превозни средства следва да включва най-значимата информация от сертификата за съответствие. Той следва да предоставя възможност на потребителите за достъп до допълнителна информация. В бъдеще, с развитието на техническите изисквания, мониторинга и докладването, както и наличните данни, допълнителна информация би могла например да осигури на клиентите данни за показателите на хибридните превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа в зависимост от поведението на потребителя като дял на шофиране в електрически режим.

(18) Тъй като купувачите на превозни средства разчитат все повече на цифрови инструменти и с цел да се даде възможност на потребителите да сравняват различни модели превозни средства, включително от различни производители, в продуктовата база данни следва да бъде предоставена информация за всички модели превозни средства, от които се пускат нови превозни средства на пазара на Съюза.

(19) Изискванията за етикетиране на превозни средства следва да се прилагат за производителите и търговците на превозни средства или за всякакви други физически или юридически лица, които предлагат превозни средства на пазара в хода на търговска дейност, като по този начин се изключват частни лица, които понякога продават употребявани леки автомобили.

(20) Изискванията за етикетиране на превозни средства следва да бъдат включени в Регламент (ЕС) 2019/631, за да се гарантира неговото последователно и хармонизирано прилагане в целия Съюз.

(21) С цел да се установят методики за определяне на критериите, по които даден автомобил се счита за „произведен в ЕС“, стоманата да се счита с ниски въглеродни емисии и да се измени приложението, свързано с етикетирането на превозните средства, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, за да се вземат предвид технологичните и законодателните развития, както и развитията, свързани с информацията за потребителите. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(22) За да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка с установяването на подробни правила и процедури за мониторинг и докладване от производителите на всички необходими данни за изчисляване на кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии и подробностите по действието на продуктовата база данни за етикетирането на превозните средства. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

(23) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно предоставяне на допълнителни възможности за гъвкавост на производителите на превозни средства за постигане на съответствие, като същевременно се запази равнището на амбиция на целите за намаляване на емисиите на CO_2, както и хармонизиране и актуализиране на изискванията за етикетиране на превозните средства, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а по-скоро, поради мащаба и последиците от действието, могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(24) Поради това Регламент (ЕС) 2019/631 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1
Изменения на Регламент (ЕС) 2019/631

Регламент (ЕС) 2019/631 се изменя, както следва:

(1) Член 1 се изменя, както следва:

а) в параграф 5 буква б) се заменя със следното:

„б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 40 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 от част Б на приложение I.“;

б) параграф 5а се заменя със следното:

„От 1 януари 2035 г. се прилагат следните цели за автомобилния парк на целия ЕС:

а) за средните емисии на автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 90 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с част А, точка 6.1.3 от приложение I;

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 90 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с част Б, точка 6.1.3. от приложение I.“;

в) параграф 7 се добавя, както следва:

„7. С настоящия регламент се установяват правилата за етикетиране на превозни средства, за да се гарантира, че на потенциалните купувачи е предоставена съответната информация относно леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, предлагани за продажба или на лизинг в Съюза.“;

(2) Член 2 се изменя, както следва:

а) В параграф 1, буква б) текстът след точката и запетаята се заменя със следното:

„За целите на настоящия регламент и без да се засягат Регламент (ЕС) 2018/858 и Регламент (ЕО) № 715/2007, от 1 януари 2025 г. превозните средства с нулеви емисии от категория N се считат за леки търговски превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, ако базовата маса минус масата на системата за натрупване на енергия не надвишава 2840 kg.“;

б) добавя се следният параграф 5:

„5. Членове 15а и 15б от настоящия регламент се прилагат за всички превозни средства от категории M1 и N1, както са определени в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/858, предлагани за продажба или на лизинг в Съюза, чийто тип е одобрен в съответствие с хармонизираната в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства, установена в Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията.“

(3) член 3 се изменя, както следва:

а) буква л) се заменя със следното:

„л) „маса на изпитване“ или ТМ означава масата при изпитването на лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство, посочена в сертификата за съответствие и определена в точка 3.2.25 от Правило № 154 на ООН“;

б) добавят се следните букви н)—с):

н) „превозно средство с нулеви емисии“ означава лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство с емисии на отработилите газове от 0 g CO2/km, определени съгласно приложимата процедура за ЕС одобряване на типа;

о) „етикет на превозното средство“ означава графична диаграма в печатен или електронен формат, която отговаря на изискванията, определени в настоящия регламент;

п) „място на продажба“ означава място, където превозните средства се излагат или предлагат за продажба или на лизинг на потенциални клиенти, включително търговски панаири, където превозните средства се представят на обществеността;

р) „рекламни материали“ означава всяка форма на информация в печатна или електронна форма, във или извън интернет, използвана за продажба или лизинг на превозни средства или при предлагането на пазара, рекламата или популяризирането на превозни средства, предлагани за продажба или на лизинг на широката общественост или потенциален клиент;

с) „модел превозно средство“ означава група превозни средства, принадлежащи към един и същ тип, вариант и версия, както е посочено в част Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858.“;

(4) Член 4 се изменя, както следва:

а) в параграф 1, буква б) се добавя следната точка:

„Освен това, считано от 2035 г., производителят трябва също да гарантира и че средните му специфични емисии на CO_2 не надвишават сумата от неговите кредити за гориво, посочени в член 5а, и кредитите му за стомана с ниски въглеродни емисии, посочени в член 5б.“;

б) параграф 1а се заменя със следното:

„1а. Чрез дерогация от параграф 1, за периодите, включващи календарните години от 2025 до 2027 и календарните години от 2030 до 2032, производител, включително когато е член на група, гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO_2 за тези периоди не надхвърлят неговата цел за специфични емисии за същите периоди.

Посочените средни специфични емисии на CO_2 се изчисляват като средна стойност за разглеждания период от средногодишните специфични емисии на CO_2, претеглени в зависимост от броя на новорегистрираните превозни средства на производителя за всяка календарна година.

Целта за специфични емисии на CO2 се изчислява като средна стойност от целите за разглеждания период на годишните специфични емисии, определени в съответствие с част А, точка 6.3 или част Б от приложение I, или — ако производителят се ползва от дерогация по член 10 — в съответствие с тази дерогация, претеглени според броя на новорегистрираните превозни средства на производителя за всяка календарна година.

За всяка календарна година, в която даден производител е бил включен в група, средногодишната стойност на специфичните емисии на CO_2 и годишната цел за специфични емисии, които се използват за посочените изчисления, са стойностите за съответната група.“;

(5) Член 5 се заменя със следното:

„*Член 5*
Облекчения за малки превозни средства с нулеви емисии

1. До 2034 г. за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO_2 на производителя, всяко ново превозно средство с нулеви емисии от категория M1, идентифицирано като малко електрическо превозно средство в съответствие с точка 2.4 от част А на приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858 и произведено в ЕС, се счита за превозно средство по точка 1.3.

2. За всяка календарна година, като част от задълженията си по член 7, всяка държава членка записва и предава на Комисията за всяко ново превозно средство с нулеви емисии от категория M1 дали е идентифицирано като малко електрическо превозно средство в съответствие с точка 2.4 от част А на приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858 и дали е произведено в ЕС, както и стойността на параметрите, определящи това съответствие.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да допълни настоящия регламент чрез установяване на методика за определяне на критериите, по които даден лек автомобил се счита за „произведен в ЕС“.

3. Параграф 1 не се прилага по отношение на производители, които са сформирали група, освен ако всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.“;

(6) добавят се следните членове 5а и 5б:

„Член 5а

Роля на устойчивите възобновяеми горива

1. Считано от 2035 г. Комисията изчислява за всеки производител кредити за гориво въз основа на намаленията на емисиите на парникови газове, постигнати чрез използването на горивата, посочени в параграф 2, определени в съответствие с точка 7 от части А и Б на приложение I, с цел да се компенсират емисиите от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани през календарната година. Тези кредити за гориво се изчисляват, като се вземат предвид количеството такива горива, пуснати на пазара на Съюза за автомобилен транспорт, и интензитетът на емисиите им на парникови газове, изчислени съгласно членове 29а и 31 от Директива (ЕС) 2018/2001 и докладвани в базата данни на Съюза, създадена съгласно член 31а от посочената директива, делът на горивото за автомобилен транспорт, използвано в леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, средният пробег през целия експлоатационен срок на превозните средства и броят на регистрираните превозни средства.

2. Допустимите горива са възобновяеми горива с небиологичен произход (ВГНП), съгласно определението в член 2, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001 и отговарящи на критериите, посочени в член 29а от посочената директива, биогорива, съгласно определението в член 2, точка 33 от посочената директива, и биогаз, съгласно определението в член 2, точка 28 от посочената директива — и двете произведени от изходни суровини, изброени в приложение IX към посочената директива, и отговарящи на критериите, посочени в член 29 от посочената директива.

3. Кредитите от всички горива, посочени в параграф 2, не намаляват средните специфични емисии на CO_2 на даден производител с повече от 3 % от целта за 2021 г. на автомобилния парк на целия ЕС, както е посочено в точка 6.0 от приложение I, части А и Б.

Кредитите от количествата биогорива и биогаз, произведени от изходните суровини, изброени в част Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, не намаляват средните специфични емисии на CO_2 на производител с повече от 1 % от целта за 2021 г. за автомобилния парк на целия ЕС, както е посочено в точка 6.0 от приложение I, части А и Б.

4. Параграф 1 не се прилага по отношение на производители, които са сформирали група, освен ако всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.

Член 5б

Роля на стоманата с ниски въглеродни емисии

1. Считано от 2035 г. производителят получава кредити за произведена в ЕС стомана с ниски въглеродни емисии („кредити за стомана с ниски въглеродни емисии“), за да компенсира емисиите от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани през календарната година.

2. Параграф 1 не се прилага за тези превозни средства, чийто принос към средните емисии попада в обхвата на член 5а.

.

3. Кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии се изчисляват, като се вземат предвид количеството и интензитетът на емисиите на CO_2, изчислени съгласно определената в съответствие с параграф 6 методика за произведена в ЕС стомана с ниски въглеродни емисии, използвана в новите леки пътнически автомобили или новите леки търговски превозни средства на производителя, регистрирани в Съюза през календарната година, броят на превозните средства, регистрирани през календарната година, и пробегът през целия експлоатационен срок на превозните средства в съответствие с точка 7 от части А и Б на приложение I.
4. Кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии не намаляват средните специфични емисии на CO_2 на производител с повече от 7 % от целта за 2021 г. на целия автомобилен парк на ЕС, както е посочено в точка 6.0 от приложение I, части А и Б.
5. Комисията определя, чрез актове за изпълнение, подробните правила и процедури за мониторинга и докладването от производителите на всички необходими данни за изчисляване на кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да допълни настоящия регламент чрез установяване на методика за определяне на характеристиките на стоманата с ниски въглеродни емисии и интензитета на емисиите на CO_2 на стоманата и на базовата стомана като отправна точка за изчисляването на кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии.

7. Параграф 1 не се прилага по отношение на производители, които са сформирали група, освен ако всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.“;

(7) в член 6, параграф 2 последното изречение се заменя със следното:

„Чрез дерогация от първа алинея, споразумение за сформиране на група, обхващащо календарните години 2025 или 2026, може да бъде сключено до 31 декември 2027 г., а споразумение за сформиране на група, обхващащо календарните години 2030 или 2031, може да бъде сключено до 31 декември 2032 г.“

(8) Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 5 след първото изречение се добавя следното изречение:

„Производителите, които отговарят за по-малко от 1000 нови леки пътнически автомобила или за по-малко от 1000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година, предоставят на Комисията пълна информация за всяко от свързаните с тях предприятия по смисъла на член 3, параграф 2, освен ако не съобщили предварително такава информация и оттогава не са настъпили промени.“;

б) добавя се следният параграф 6б:

„6б. Всеки производител определя звено за контакт за целите на всяка кореспонденция, посочена в настоящия член.“;

(9) Член 8 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 втората алинея се заменя със следното:

Чрез дерогация от първа алинея, по отношение на календарните години от 2025 до 2027 и от 2030 до 2032 Комисията налага такса за извънредно количество емисии на всеки производител, чиито средни специфични емисии на CO_2 за посочения период надхвърлят неговата цел за специфични емисии на CO_2 за въпросния период.“;

б) добавя се следният параграф 5:

„Чрез дерогация от параграфи 1 и 2, за всяка календарна година, считано от 2035 г., Комисията налага такса за извънредно количество емисии на производител или ръководител на група, според случая, когато средните специфични емисии на CO_2 на производителя надвишават целта му за специфични емисии или средните му специфични емисии на CO_2 надвишават сумата от неговите кредити за гориво, посочени в член 5а, и неговите кредити за стомана с ниски въглеродни емисии, посочени в член 5б.

Таксата за извънредно количество емисии се изчислява по следната формула:

(средни специфични емисии на CO_2 — (кредити за гориво + кредити за стомана с ниски въглеродни емисии) × 95 EUR) × брой новорегистрирани превозни средства.

В горепосоченото изчисление сумата от кредитите за гориво и кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии не може да надвишава 10 % от целта на ЕС за 2021 г.“;

(10) В член 15 параграф 1 се заменя със следното:

„1. През 2035 г. и на всеки пет години след това Комисията оценява ефективността на Регламента за постигане на мобилност с нулеви емисии. Комисията също оценява и въздействието, осъществимостта и целесъобразността на включването на изисквания за местно съдържание, по-специално въз основа на прилагането на съответното законодателство на ЕС. Като взема предвид развитието на пазара и технологиите Комисията преразглежда и изменя настоящия регламент, когато е целесъобразно, по-специално по отношение на коригиранията на целите за целия автопарк с оглед на запазване на съответствието със задължителната цел за неутралност по отношение на климата до 2050 г., определена в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета.“

(11) добавят се следните членове 15а и 15б:

„Член 15а

Задължения за производителите и дистрибуторите по отношение на етикетирането на превозни средства

1. Дистрибуторите гарантират, че етикетът на превозното средство, посочен в приложение IIIа, част 2, е прикрепен или показан по ясно видим и четлив в целостта му начин в близост до всяко превозно средство, предлагано за продажба или на лизинг в техните места на продажба.

Етикетът на превозното средство включва елементите на информацията, посочени в приложение IIIа, част 2, съответстващи на превозното средство, за което той се отнася.

В допълнение към етикета на превозното средство, дистрибуторът информира потенциалния купувач на употребявано превозно средство с нулеви емисии или на хибридно електрическо превозно средство с външно зареждане за текущото „състояние на изправност на тяговата акумулаторна батерия“ на превозното средство, въз основа на информацията, налична на екрана на превозното средство, в съответствие с приложение VI към Регламент (ЕС) 2025/1707.

2. Производителите и дистрибуторите гарантират, в зависимост от случая, че всички рекламни материали, свързани с продажбата или лизинга на отделни превозни средства, показват етикета на превозното средство, както е посочено в приложение IIIа, част 2, за всяко превозно средство, включително за превозни средства, предлагани за продажба или на лизинг в интернет.

Когато рекламните материали се отнасят до един или повече модели превозни средства, те включват стойностите на всички превозни средства, за които се отнасят, или диапазона между най-ниската и най-високата стойност на всички превозни средства, за които се отнасят, за всички технически параметри, посочени в приложение IIIа, част 2.

Когато разпространяваните чрез електронни средства рекламни материали позволяват на потребителите да конфигурират дадено превозно средство, като например интернет конфигуратори за леки автомобили, те ясно показват на потребителите какво въздействие оказват дадено специфично оборудване и конкретни допълнителни приспособления върху всички технически параметри, посочени в приложение IIIа, част 2.

3. Най-късно 12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент Комисията създава продуктова база данни, която е публично достъпна и предоставя информация относно етикетирането на модели превозни средства, пуснати на пазара.

На Комисията се предоставя правомощието да определя чрез актове за изпълнение подробностите по действието на продуктовата база данни. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

4. Производителите въвеждат в продуктовата база данни, без ненужно забавяне, информацията, посочена в приложение IIIа, част 3, за всеки модел превозно средство, за който на пазара се пускат нови бройки.

Производителите гарантират, че въведената в продуктовата база данни информация е правилна и точна и ако е необходимо, я актуализират.

5. Производителите и дистрибуторите не предоставят или показват етикети, които имитират предвидения в настоящия регламент етикет на превозното средство, нито предоставят или показват етикети, маркировки, символи или надписи на превозни средства, които не отговарят на настоящия регламент и които биха могли да подведат или объркат крайните потребители по отношение на елементите на информацията, посочени в приложение IIIа.

6. Когато посочен в член 6 от Регламент (ЕС) 2022/2065 доставчик разреши продажбата на превозни средства през своята страница в интернет, този доставчик на услуги гарантира показването на етикета на превозното средство в съответствие с параграф 2.

7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да измени изискванията за данни и параметрите на данните, посочени в части 2 и 3 от приложение IIIа, за да включи допълнителна информация от значение за потребителите в продуктовата база данни и да определи методиката за определяне на параметъра „произведено в ЕС“.

Член 15б

Задължения на държавите членки относно етикетирането на превозни средства

1. Държавите членки определят орган за надзор на пазара в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1020, който отговаря за осигуряване на спазването на мерките,

предвидени в член 15а. Органите за надзор на пазара могат да си възстановяват разходите за проверка на документи в случаи на неспазване на съответните членове от настоящия регламент.

2. Държавите членки установяват система от санкции и механизми за контрол на прилагането, приложими при нарушение на разпоредбите относно етикетирането на превозни средства, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Санкциите са ефективни, съразмерни и възпиращи. Не по-късно от 12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент държавите членки уведомяват Комисията за тези правила и мерки и ѝ съобщават незабавно всички последващи техни изменения. “

(12) В член 17 параграф 6 се заменя със следното:

„Делегиран акт, приет съгласно член 5а, параграф 5, член 7, параграф 8, член 7а, параграф 2, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2, член 15, параграфи 8 и 9 и член 15а, параграф 7 влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и 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.“

(13) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

(14) Приложение IIIа се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

Член 2
Отмяна

Директива 1999/94/ЕО се отменя.

Член 3
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 1, параграф 5) се прилага от 1 януари *[Служба за публикации: Моля, въведете годината, следваща датата на прилагане на Сборния пакет за автомобилната промишленост]*.

Член 1, параграф 11 и член 2 се прилагат от *[дата, която е 12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент]*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Страсбург на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

ЗАКОНОДАТЕЛНА ОБОСНОВКА ЗА ФИНАНСОВОТО И ЦИФРОВОТО ОТРАЖЕНИЕ

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА 3
1.1. Наименование на предложението/инициативата 3
1.2. Съответни области на политиката 3
1.3. Цели 3
1.3.1. Общи цели 3
1.3.2. Специфични цели 3
1.3.3. Очаквани резултати и отражение 3
1.3.4. Показатели за изпълнението 3
1.4. Предложението/инициативата е във връзка с: 4
1.5. Мотиви за предложението/инициативата 4
1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата 4
1.5.2. Добавена стойност от участието на ЕС (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на този раздел „добавена стойност от участието на ЕС“ е стойността, която е резултат от действието на равнище ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки. 4
1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото 4
1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти 5
1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства 5
1.6. Продължителност на предложението/инициативата и на неговото/нейното финансово отражение 6
1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета 6
2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ 8
2.1. Правила за мониторинг и докладване 8
2.2. Системи за управление и контрол 8
2.2.1. Обосновка на предложените методи на изпълнение на бюджета, механизми за осъществяване на финансирането, начини за плащане и стратегия за контрол .. 8
2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им 8
2.2.3. Приблизителна оценка и обосновка на разходната ефективност на контрола (съотношение между разходите за контрол и стойността на съответните управлявани средства) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване) 8
2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности 9

3. ПРОГНОЗНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА 10
3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове 10
3.2. Прогнозно финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити 12
3.2.1. Обобщение на прогнозното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи 12
3.2.1.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет 12
3.2.1.2. Бюджетни кредити от външни целеви приходи 17
3.2.2. Прогнозен краен продукт, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи 22
3.2.3. Обобщение на прогнозното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи 24
3.2.3.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет 24
3.2.3.2. Бюджетни кредити от външни целеви приходи 24
3.2.3.3. Общо бюджетни кредити 24
3.2.4. Прогнозни нужди от човешки ресурси 25
3.2.4.1. Финансирани от гласувания бюджет 25
3.2.4.2. Финансирани от външни целеви приходи 26
3.2.4.3. Общо нужди от човешки ресурси 26
3.2.5. Преглед на прогнозното отражение върху инвестициите, свързани с цифрови технологии 28
3.2.6. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка 28
3.2.7. Финансов принос от трети страни 28
3.3. Прогнозно отражение върху приходите 29
4. ЦИФРОВО ИЗМЕРЕНИЕ 29
4.1. Изисквания, свързани с цифрови аспекти 30
4.2. Данни 30
4.3. Цифрови решения 31
4.4. Оценка на оперативната съвместимост 31
4.5. Мерки в подкрепа на цифровото изпълнение 32

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 и за отмяна на Директива 1999/94/ЕО

1.2. Съответни области на политиката

Политика в областта на климата

1.3. Цели

1.3.1. Общи цели

С предложението се цели да се осигурят:

1) допълнителни възможности за гъвкавост за производителите в подкрепа на прехода към мобилност с нулеви емисии;

2) хармонизирани актуализирани правила за етикетиране на емисиите на CO_2.

1.3.2. Специфични цели

Специфичните цели на предложението са:

1) да се предоставят повече възможности за гъвкавост за производителите, за да постигат целите си за емисиите на CO2;

2) да се подобри технологичната неутралност на стандартите за емисиите на CO2;

3) да се запази приносът на стандартите за CO2 към постигането на климатичните цели, определени в Европейския закон за климата;

4) да се поддържа сигурността и предвидимостта за производителите и инвеститорите във веригата за създаване на стойност на мобилността с нулеви емисии;

5) да се въведе хармонизирана потребителска информация, включително за превозни средства с нулеви емисии.

1.3.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на целевите бенефициери/групи.

Предпочитаният комбиниран вариант по отношение на целите за CO_2 и възможностите за гъвкавост носи ползи за производителите в периода 2030—2034 г. Освен това, като същевременно се запазват целите за 100 % до 2035 г., с него се засилва технологичната неутралност и се признава ролята на OVC-HEV, на устойчивите възобновяеми горива и на стоманата с ниски въглеродни емисии след 2035 г. Това ще стимулира непрекъснатите инвестиции и разработването на технологии, различни от силови задвижвания с нулеви емисии, които могат да бъдат полезни за специфични варианти на употреба и/или за преходен етап, като вероятно ще се подпомогне и конкурентоспособността на някои европейски производители на други пазари. Както е показано в оценката, последиците от предпочитания вариант за енергията и околната среда са ограничени, по-специално поради включените предпазни мерки. С оглед на това инициативата е в съответствие с целта на ЕС

за неутралност по отношение на климата до 2050 г. и целта за климата до 2030 г., както и с постигнатия напредък в адаптацията.

1.3.4. Показатели за изпълнението

Посочете показателите за мониторинг на напредъка и на постиженията.

Набелязани бяха следните показатели: (оценка на въздействието)

– средните емисии на CO_2 от автомобилния парк на ЕС от нови леки и микробуси ще се следят ежегодно за всяко превозно средство, производител и държава членка;

– емисиите на ПГ от леките автомобили и микробусите ще се следят чрез протоколите на държавите членки за годишните емисии на ПГ;

– броят и делът на новорегистрираните превозни средства с нулеви и ниски емисии ще се следят чрез годишните данни от мониторинга, представяни от държавите членки;

– заетостта ще се следи посредством публично достъпните статистически данни на Евростат относно заетостта в Съюза по сектори.

1.4. Предложението/инициативата е във връзка с:

☐ ново действие

☐ ново действие след пилотен проект/подготвително действие[12]

☒ продължаване на съществуващо действие

☐ сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

С предложението за изменение се цели да се предоставят допълнителни начини за производителите по отношение на спазването на целите за намаляване на емисиите на CO_2, като същевременно се запази общата амбиция по отношение на целите за намаляване на емисиите на CO_2, залегнали в законодателството на ЕС.

1.5.2. Добавена стойност от участието на ЕС (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на този раздел „добавена стойност от участието на ЕС“ е стойността, която е резултат от действието на равнище ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Изменението на климата е трансграничен проблем, който не може да бъде решен от действия само на национално или местно равнище. Координацията на

[12] Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

действията в областта на климата трябва да се осъществява на европейско равнище, а действията на ЕС са обосновани с оглед на принципа на субсидиарност. Като се има предвид необходимостта да се измени Регламент (ЕС) 2019/631, за да се осигурят допълнителни методики по отношение на съответствието с целите за намаляване на емисиите на CO_2 периодите за постигане на съответствие, целите на настоящата инициатива не могат да бъдат постигнати от самите държави членки.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

Предложението се основава на съществуващото законодателство, което гарантира през последното десетилетие непрекъснато намаляване на емисиите на CO_2 от автомобилния парк на ЕС от нови леки автомобили и леки търговски превозни средства.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти

Не се изискват допълнителни ресурси.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Не се изискват допълнителни ресурси.

1.6. Продължителност на предложението/инициативата и на неговото/нейното финансово отражение

☐ **ограничена продължителност**

– ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ

– ☐ финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за плащания.

☒ **неограничена продължителност**

– изпълнение с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ,

– последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета

☒ **Пряко управление** от Комисията

– ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;

– ☐ от изпълнителните агенции

☐ **Споделено управление** с държавите членки

☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

– ☐ трети държави или на органите, определени от тях

– ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни)

– ☐ Европейската инвестиционна банка и Европейския инвестиционен фонд

– ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент

– ☐ публичноправни органи

– ☐ частноправни организации със задължение за обществена услуга, доколкото тези организации разполагат с подходящи финансови гаранции

– ☐ частноправни организации на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които разполагат с подходящи финансови гаранции

– ☐ организации или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на общата външна политика и политика на сигурност съгласно дял V от Договора за Европейския съюз и които са посочени в съответния основен акт

– ☐·субекти, установени в държава членка и уредени от националното частно право или от правото на Съюза, които удовлетворяват съответните секторни условия за възлагане на усвояването на средства или бюджетни гаранции на Съюза, доколкото тези субекти са контролирани от публичноправни органи или от частноправни организации със задължение за обществена услуга и разполагат с подходящи финансови гаранции, които са под формата на солидарна отговорност на контролните органи или еквивалентни финансови гаранции и които за всяко действие могат да покрият максималния размер на подкрепата от Съюза.

Забележки

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Не се въвежда изменение в правилата за мониторинг и докладване, тъй като съществуващата система позволява да се наблюдава прилагането на предложените допълнителни методики.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените методи на изпълнение на бюджета, механизми за осъществяване на финансирането, начини за плащане и стратегия за контрол

С предложението не се изпълнява финансова програма. Методът на управление, механизмите за финансиране на изпълнението, условията за плащане и стратегията за контрол във връзка с процентите на грешка не са приложими.

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им

Настоящото предложение не се отнася до разходна програма. Ефективното наблюдаване на данните от регистрацията на превозните средства е от съществено значение за гарантиране на правна сигурност при прилагането на законодателството и на еднакви условия за конкуренция между различните производители.

2.2.3. Приблизителна оценка и обосновка на разходната ефективност на контрола (съотношение между разходите за контрол и стойността на съответните управлявани средства) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)

Настоящата инициатива няма да породи нови съществени рискове/контрол, които да не са обхванати от съществуващата рамка за вътрешен контрол. Не се предвиждат специални мерки извън прилагането на Финансовия регламент.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

В допълнение към прилагането на Финансовия регламент за предотвратяване на измами и нередности, начините за осигуряването на съответствие с изискванията за намаляване на емисиите на CO_2, предвидени в настоящото предложение, ще се съпровождат с мониторинг и докладване на различни данни, както е предвидено в Регламент (ЕС) 2019/631.

3. ПРОГНОЗНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

<u>По реда</u> на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансов принос			
	Номер	Многогод./едногод.[13]	от държави от ЕАСТ[14]	от държави кандидатки и и потенциални кандидати[15]	От други трети държави	други целеви приходи
	[XX.YY.YY.YY]	Многогод./едногод.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ
	[XX.YY.YY.YY]	Многогод./едногод.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ
	[XX.YY.YY.YY]	Многогод./едногод.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

<u>По реда</u> на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансов принос			
	Номер	Многогод./едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки и и потенциални кандидати	от други трети държави	други целеви приходи
	[XX.YY.YY.YY]	Многогод./едногод.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

[13] Многогод. = многогодишни бюджетни кредити/Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

[14] ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

[15] Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидати от Западните Балкани.

	[XX.YY.YY.YY]	Многого д./едного д.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ
	[XX.YY.YY.YY]	Многого д./едного д.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

3.2. Прогнозно финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на прогнозното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

– ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи

– ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу

3.2.1.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер	

ГД: <…….>			Година	Година	Година	Година	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
			2024 г.	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**
	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <…….>	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ГД: <…….>			Година	Година	Година	Година	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
			2024 г.	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**

	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <…….>	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ <….> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер	

ГД: <…….>			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети	(1а)					**0,000**

	задължения						
	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
за ГД <…….>	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ГД: <…….>			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**
	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
за ГД <…….>	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

разходи	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ <….> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми (всички оперативни функции)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по функции 1—6 от многогодишната финансова рамка (референтна стойност)	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Функция от многогодишната финансова рамка	**7**	„Административни разходи“

ГД: <…….>	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
• Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

ОБЩО ГД <…….>	Бюджетни кредити	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ГД: <…….>		Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
• Човешки ресурси		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Други административни разходи		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО ГД <…….>	Бюджетни кредити	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = Общо плащания)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7	Поети задължения	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
от многогодишната финансова рамка	Плащания	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Бюджетни кредити от външни целеви приходи

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер	

ГД: <…….>	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
Бюджетни кредити за оперативни разходи					

Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**
	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <…….>	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ГД: <…….>			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**
	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <…….>	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ <….> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Функция от многогодишната финансова рамка	Номер						

ГД: <…….>			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**
	Плащания	(2а)					**0,000**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <…….>	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ГД: <…….>			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)					**0,000**
	Плащания	(2а)					**0,000**

Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <…….>	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ <….> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми (всички оперативни функции)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по функции 1—6	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

от многогодишната финансова рамка (референтна стойност)	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Функция от многогодишната финансова рамка	**7**	„Административни разходи“

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

ГД: <…….>		Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
• Човешки ресурси		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Други административни разходи		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО ГД <…….>	Бюджетни кредити	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ГД: <…….>		Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
• Човешки ресурси		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Други административни разходи		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО ГД <…….>	Бюджетни кредити	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = Общо плащания)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7	Поети задължения	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
от многогодишната финансова рамка	Плащания	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Прогнозен краен продукт, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи (не се попълва за децентрализираните агенции)

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и крайните продукти ⇩			Година **2024**		Година **2025**		Година **2026**		Година **2027**		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. раздел 1.6)						**ОБЩО**	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид[16]	Среден разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Общ бр.	Общо разходи
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 1[17]...																		
— Резултат																		
— Резултат																		
— Резултат																		
Междинен сбор за специфична цел № 1																		
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 2...																		
— Резултат																		

16 Крайните продукти са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (например брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

17 Описана в раздел 1.3.2. „Специфични цели“

Междинен сбор за конкретна цел № 2																
ОБЩО																

3.2.3. Обобщение на прогнозното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

– ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи

– ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу

3.2.3.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет

ГЛАСУВАНИ БЮДЖЕТНИ КРЕДИТИ	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО 2021—2027 г.**
ФУНКЦИЯ 7					
Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Извън ФУНКЦИЯ 7					
Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ОБЩО	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Бюджетни кредити от външни целеви приходи

ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО 2021—2027 г.**
ФУНКЦИЯ 7					
Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Извън ФУНКЦИЯ 7					
Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ОБЩО	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Общо бюджетни кредити

ОБЩО ГЛАСУВАНИ БЮДЖЕТНИ КРЕДИТИ + ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО 2021—2027 г.**
ФУНКЦИЯ 7					
Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Извън ФУНКЦИЯ 7					

Човешки ресурси	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Други административни разходи	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ОБЩО	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други административни разходи, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.4. Прогнозни нужди от човешки ресурси

– ☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси

– ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу

3.2.4.1. Финансирани от гласувания бюджет

Прогнозните нужди се посочват в еквиваленти на пълно работно време (ЕПРВ)

ГЛАСУВАНИ БЮДЖЕТНИ КРЕДИТИ		Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Делегации на ЕС)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат)		0	0	0	0
• Външен персонал (в ЕПРВ)					
20 02 01 (ДНП, КНЕ от общия финансов пакет)		0	0	0	0
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ и МЕД в делегациите на ЕС)		0	0	0	0
Ред за административна подкрепа [XX.01.YY.YY]	— в централата	0	0	0	0
	— в делегациите на ЕС	0	0	0	0
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ — Непреки научни изследвания)		0	0	0	0
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ — Преки научни изследвания)		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат) — функция 7		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат) — извън функция 7		0	0	0	0
ОБЩО		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Финансирани от външни целеви приходи

ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)				
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Делегации на ЕС)	0	0	0	0

01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат)		0	0	0	0
• Външен персонал (в еквиваленти на пълно работно време)					
20 02 01 (ДНП, КНЕ от общия финансов пакет)		0	0	0	0
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ и МЕД в делегациите на ЕС)		0	0	0	0
Ред за Ред за административна подкрепа [XX.01.YY.YY]	— в централата	0	0	0	0
	— в делегациите на ЕС	0	0	0	0
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ — Непреки научни изследвания)		0	0	0	0
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ — Преки научни изследвания)		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат) — функция 7		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат) — извън функция 7		0	0	0	0
ОБЩО		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Общо нужди от човешки ресурси

ОБЩО ГЛАСУВАНИ БЮДЖЕТНИ КРЕДИТИ + ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ		Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Делегации на ЕС)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат)		0	0	0	0
• Външен персонал (в еквиваленти на пълно работно време)					
20 02 01 (ДНП, КНЕ от общия финансов пакет)		0	0	0	0
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ и МЕД в делегациите на ЕС)		0	0	0	0
Ред за Ред за административна подкрепа [XX.01.YY.YY]	— в централата	0	0	0	0
	— в делегациите на ЕС	0	0	0	0
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ — Непреки научни изследвания)		0	0	0	0
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ — Преки научни изследвания)		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат) — функция 7		0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат) — извън функция 7		0	0	0	0
ОБЩО		**0**	**0**	**0**	**0**

Персонал, необходим за изпълнение на предложението (в ЕПРВ):

	Покрит от наличния понастоящем персонал в службите на Комисията	**Извънреден допълнителен персонал***		
		Финансиран по	**Финансиран от**	**Финансиран**

		функция 7 или „Научни изследвания“	**ред ВА**	**от такси**
Длъжности в щатното разписание			Не се прилага	
Външен персонал (ДНП, КНЕ, ПНА)				

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят от:

Длъжностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

3.2.5. Преглед на прогнозното отражение върху инвестициите, свързани с цифрови технологии

Задължително: в таблицата по-долу следва да се включи най-добрата оценка на свързаните с цифровите технологии инвестиции, произтичащи от предложението/инициативата.

По изключение, когато това е необходимо за изпълнението на предложението/инициативата, бюджетните кредити по функция 7 следва да се представят в определения ред.

Бюджетните кредити по функции 1—6 следва да бъдат отразени като „Разходи по политиката за информационни технологии за оперативни програми“. Тези разходи се отнасят до оперативния бюджет, който ще се използва за повторно използване/закупуване/разработване на ИТ платформи/инструменти, пряко свързани с изпълнението на инициативата, и свързаните с тях инвестиции (например лицензи, проучвания, съхранение на данни и др.). Информацията, предоставена в тази таблица, следва да съответства на данните, представени в раздел 4 „Цифрови измерения“.

ОБЩО бюджетни кредити за цифрови и информационни технологии	Година **2024 г.**	Година **2025 г.**	Година **2026 г.**	Година **2027 г.**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ФУНКЦИЯ 7					
Разходи за ИТ (институционални)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Извън ФУНКЦИЯ 7					
Разходи за информационни технологии, свързани с политиката, по оперативни програми	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ОБЩО	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

– ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР)

Не се изискват допълнителни ресурси. Настоящият екип ще продължи да осъществява управлението на инициативата.

– ☐ налага използване на неразпределения марж по съответната функция от МФР и/или използване на специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР

Не се прилага

– ☐ налага преразглеждане на МФР

Не се прилага

3.2.7. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

– ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни

– ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в милиони евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година **2024**	Година **2025**	Година **2026**	Година **2027**	Общо
Да се посочи съфинансиращият орган					
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити					

3.3. Прогнозно отражение върху приходите

– ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.

– ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:

  – ☐ върху собствените ресурси

  – ☐ върху другите приходи

  – ☐ моля, отбележете, ако приходите са предназначени за конкретни разходни бюджетни редове

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата[18]			
		Година **2024**	Година **2025**	Година **2026**	Година **2027**
Статия …….					

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Не се прилага

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

Не се прилага

4. ЦИФРОВО ИЗМЕРЕНИЕ

Предложението не включва никакво цифрово измерение, освен по отношение на продуктовата база данни във връзка с етикетирането на превозните средства.

4.1. Изисквания, свързани с цифрови аспекти

Настоящият регламент не включва допълнителни изисквания, свързани с цифрови аспекти по отношение на мониторинга и отчитането на емисиите на CO_2. Прилагат се разпоредбите на Регламент (ЕС) 2019/631. С предложението се въвеждат редица възможности за гъвкавост, които позволяват на производителите да спазват целите за емисиите на CO_2, без цифрови последици или подобрения в прилагането чрез цифрови инструменти.

Що се отнася до етикетирането на превозни средства, с член 15а, параграф 3 се въвежда изискване, свързано с цифрови аспекти, чрез създаването на продуктова база данни за етикетиране на превозни средства с цел да се предостави на обществеността информация във връзка с етикетирането на пуснати на пазара модели превозни средства. Очаква се тази база данни да бъде създадена от Комисията, за да включва предоставени от производителите на превозни средства данни за моделите превозни средства, които те пускат на пазара, и да бъде достъпна за широката общественост, като замени настоящото изискване всяка държава членка да въвежда хартиени ръководства. Това развитие включва управление на регистри, събиране на данни, уведомления и достъпност на базата данни за широката общественост.

4.2. Данни

По отношение на продуктовата база данни за етикетиране на превозни средства се очаква данните, които трябва да бъдат въведени в базата данни, да предоставят информация относно показателите в областта на климата и енергийната ефективност за пуснатите на пазара модели превозни средства. Очаква се производителите да предоставят данни въз основа на официалната документация на превозните средства, които пускат на пазара, в обобщен вид (което намалява тежестта чрез обобщаване на

[18] Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.

информацията за отделните превозни средства до равнището на моделите превозни средства) и само веднъж за всеки модел превозно средство, пуснат на пазара. Тази обобщена информация предоставя допълнителна информация, която е от значение за потенциалните купувачи на превозни средства, относно диапазона на показателите, който може да се очаква в рамките на определен модел превозно средство, и за сравняване на информация между различните модели.

4.3. Цифрови решения

Очаква се в продуктовата база данни за етикетиране на превозни средства да се получава и съхранява информация и тя да се предоставя на широката общественост, с функции, позволяващи търсене и сравняване на модели превозни средства с цел подпомагане на вземането на информирани решения за покупка. За да се създаде базата данни би било възможно да се използват повторно някои функции на европейския регистър за енергийното етикетиране на продуктите (EPREL). Към момента не се възнамерява да се използва ИИ.

4.4. Оценка на оперативната съвместимост

Не се прилага

4.5. Мерки в подкрепа на цифровото изпълнение

С предложението се въвеждат редица възможности за гъвкавост, за да се позволи на производителите да изпълнят целта за емисиите на CO_2. Това не води до цифрови последици или подобряване на изпълнението чрез цифрови инструменти.

Продуктовата база данни за етикетиране на превозни средства ще трябва да бъде разработена от Комисията, като се използват вътрешен информационнотехнологичен капацитет или изпълнители, където е необходимо, и се използва повторно, доколкото е възможно, съществуващият опит, включително от разработването на базата данни EPREL. В предложението се предвижда базата данни да бъде предоставена най-късно 12 месеца след влизането в сила на регламента, което следва да включва етап на изпробване с участието на заинтересованите страни (производители на превозни средства). След като базата данни стане достъпна, от производителите ще се очаква да въведат в нея необходимата информация. В предложението се предвижда и възможността за изготвяне на актове за изпълнение, с които да се уточнят подробностите по действието на продуктовата база данни, в случай че това се окаже необходимо.