

Брюксел, 15 юни 2026 г.
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Междуетноститутуционално досие:
2025/0420(COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 по отношение на стандартите за емисиите на CO ₂ от нови лекотоварни превозни средства и етиктирането на превозни средства и за отмяна на Директива 1999/94/ЕО – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 16 декември 2025 г. Комисията представи предложение за изменение на регламента относно стандартите за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и микробуси (наричано по-нататък „предложението относно стандартите за емисиите на CO₂“)¹. Предложението включва и правила относно етиктирането на превозните средства.
2. Предложението беше представено като част от пакет за автомобилната промишленост, който включва и предложение относно екологосъобразните корпоративни превозни средства и предложения за опростяване на законодателството в областта на автомобилната промишленост („сборния пакет за автомобилната промишленост“).

¹ Док. 17010/25 + ADD1.

3. 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, като се допринесе за енергийната сигурност и независимост чрез отказ от използването на изкопаеми горива в автомобилния транспорт и като се поддържа предвидимостта за производителите и инвеститорите в рамките на справедлив преход към мобилност с нулеви емисии.

С него по-специално се намаляват целите за 2035 г. за леките автомобили и микробусите от 100% на 90%, а целта за 2030 г. за микробусите – от 50% на 40%, и се въвеждат нови възможности за гъвкавост, за да могат производителите да постигнат своите цели за намаляване на специфичните емисии: предлага се многогодишна оценка на съответствието в периода 2030 – 2032 г., до 2034 г. – облекчения за „произведени в ЕС“ малки електрически леки автомобили, а от 2035 г. – кредити за използването на устойчиви възобновяеми горива и кредити за „произведена в ЕС“ стомана с ниски въглеродни емисии. Последните две възможности за гъвкавост трябва да се използват за компенсиране на оставащите емисии, за да се гарантира неутралността на предложението по отношение на климата. Те повишават технологичната неутралност и вземат предвид намаляването на емисиите отвъд отработилите газове.

4. На 17 март 2026 г. Съветът (Околна среда) проведе ориентационен дебат по предложението, като се съсредоточи върху основните елементи на предложението, а именно целите за намаляване на емисиите и новите възможности за гъвкавост.
5. В Европейския парламент Massimiliano SALINI (EPP, IT) беше определен за докладчик от името на комисията по околна среда, климат и безопасност на храните (ENVI). Гласуването в пленарна зала се очаква през ноември 2026 г.
6. Европейският икономически и социален комитет даде становището си по предложението на 29 април 2026 г. Комитетът на регионите все още не е приел становище по предложението.
7. По-долу председателството представя постигнатия до момента напредък по предложението и общ преглед на актуалното състояние по основните нерешени въпроси.

II. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ

Общи положения

8. Предложението относно стандартите за емисиите на CO₂ беше разгледано от работна група „Околна среда“ на няколко заседания, последното от които на 21 май 2026 г.

9. Ориентационният дебат на заседанието на Съвета по околна среда през март и задълбоченото разглеждане на равнище работна група позволиха да се определят основните въпроси в предложението и общите позиции на делегациите по него. Въпреки това редица делегации поддържат резерви за разглеждане по целия текст или по части от него.
10. Освен това две основни разпоредби в предложението: облекченията за „произведени в ЕС“ малки електрически леки автомобили и кредитите за „произведена в ЕС“ стомана с ниски въглеродни емисии са тясно свързани с предложението за сборен пакет за автомобилната промишленост и предложението за „Акт за ускоряване на промишлеността“ (IAA). Предложението за IAA беше представено едва на 4 март 2026 г. и разглеждането му все още е на сравнително ранен етап. На 5 юни 2026 г. в Комитета на постоянните представители се проведе обсъждане на взаимосвързаните разпоредби.
11. Въпреки че председателството продължи работата по всички елементи на предложението, по-конкретно, на този етап то се съсредоточи върху постигането на компромис, по-специално по отношение на етикетирането и по-техническите въпроси. Това доведе до широко съгласие по последния компромисен текст на председателството, но с някои нерешени въпроси, главно относно употребяваните превозни средства и включването в етикета на енергийната ефективност на превозните средства. Няколко други нерешени въпроса са свързани с основните въпроси на предложението.
12. Цялостната оценка на председателството е, че по-нататъшният напредък по предложението ще изисква разглеждане на всички основни нерешени въпроси като част от цялостен балансиран компромис.

Основни нерешени въпроси

13. От началото на разглеждането на предложението стана ясно, че основните политически въпроси се развиват около целите за намаляване на емисиите за 2035 г. и 2030 г. и новите възможности за гъвкавост. На фона на европейския автомобилен сектор, изправен пред предизвикателства, свързани с производствените разходи, свръхкапацитета и нарастващата конкуренция в световен мащаб, дебатът беше съсредоточен върху намирането на правилния баланс между запазването на курса към неутралност по отношение на климата и стимулирането на електрификацията, като същевременно на производителите се предоставят повече възможности и гъвкавост при постигането на техните цели за намаляване на емисиите, като по този начин се укрепва технологичната неутралност, като същевременно се гарантира силна и конкурентоспособна автомобилна промишленост в рамките на ЕС. От една страна се твърди, че гъвкавостта за производителите и технологичната неутралност са от ключово значение за гарантиране на конкурентоспособността на промишлеността, а от друга страна се счита, че продължаването на пътя и темпото към електрификация са пътят напред за проверка на конкурентоспособността в бъдеще.

В този контекст редица делегации желаят да се разшири определението за превозни средства с нулеви емисии, така че да включва превозни средства, работещи изключително с „неутрални по отношение на въглеродните емисии“ горива. Тези делегации предлагат понятието „въглеродно неутрален“ да се определи като обхващащо всички видове възобновяеми горива, изброени в Директивата за енергията от възобновяеми източници (ДЕВИ). Една делегация желае да се разшири определението, така че да включва „възобновяеми горива, включително биогорива от ново поколение“. Други делегации се противопоставят на това, като считат, че определението следва да продължи да се основава на емисиите на отработили газове. Една делегация предлага да се премине към подход за оценка на пълния жизнен цикъл.

Бяха изтъкнати и съображения относно различията между държавите членки, включително по отношение на навлизането на електрически превозни средства и разгръщането на инфраструктура.

а) Цели за намаляване на емисиите

Редица делегации все още не са изразили окончателна или конкретна позиция по предложените цели за намаляване на емисиите. Изразените позиции се различават значително.

14. Цел за 2030 г. за микробусите

Въпреки че някои делегации изразиха изрична подкрепа за намаляване на целта за 2030 г. за микробусите от 50% на 40%, много делегации поддържат резерви по същество или все още оценяват предложението. Редица делегации, въпреки че приветстват посоката на движение, призовават за допълнително намаляване на целта предвид структурните пречки пред навлизането на електрически микробуси. Други имат резерви относно понижаването на целта, като поставят под въпрос необходимостта от това. Една делегация изрично призова за намаляване на целта за 2030 г. и за леките пътнически автомобили.

Изглежда, че е налице широка подкрепа за тригодишното осредняване за постигане на целта за 2030 г. (както за леките автомобили, така и за микробусите). Няколко делегации имат резерви по отношение на осредняването, докато редица делегации твърдят, че е необходима допълнителна гъвкавост, и желаят то да бъде удължено до пет години, някои от тях и за целта за 2025 г. Други се противопоставят на общото удължаване на срока на пет години.

15. Цел за 2035 г. за леките автомобили и микробусите и задължение за компенсиране на оставащите емисии

Някои делегации изразиха подкрепа за целта от 90%, съчетана със задължението за компенсиране на оставащите емисии, като някои призоваха също така да се гарантира, че намаляването на емисиите ще бъде в съответствие с Европейския закон за климата.

Други заявиха, че могат да подкрепят тези 90% с определени уговорки, а именно, че тези 90% следва да бъдат безусловни или поне частично компенсирани и/или че възможностите за гъвкавост на производителите за постигане на техните специфични цели следва да бъдат увеличени и разширени, за да отразяват пазарните реалности. Някои делегации се застъпват за по-нататъшно намаляване на целите за 2035 г. както за леките автомобили, така и за микробусите или само за микробусите, като поставят под въпрос осъществимостта на предложените цели.

Обратно, редица делегации са критично настроени към понижаването на целите за 2035 г. Някои желаят да се придържат към настоящите цели от 100%, като се позовават на съображения като своите цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията, необходимостта да изпратят ясен сигнал за електрификация и да бъдат в съответствие с целите на Европейския закон за климата. Някои дадоха индикации, че техните резерви са свързани със скептицизма им по отношение на това дали компенсационният механизъм с кредити ще доведе до същите намаления на емисиите като настоящите цели.

б) Възможности за гъвкавост

16. Цел за 2030 г. за леките автомобили – облекчения за „произведени в ЕС“ малки електрически леки автомобили

Изглежда има широка подкрепа за концепцията за облекчения за малки леки автомобили, но редица делегации призовават за промени в конкретното предложение или имат резерви за разглеждане по конкретни елементи от него. По-специално редица делегации считат, че един технологично неутрален подход следва също така да даде възможност за облекчения за малки автомобили, работещи изключително с въглеродно неутрални/възобновяеми горива. Някои подчертават, че финансовата достъпност на такива малки автомобили е ключов елемент в тяхната оценка на разпоредбата.

Някои делегации обаче имат резерви по отношение на концепцията, няколко делегации желаят тя да бъде разширена, така че да обхване и по-големите електрически автомобили, а една делегация отхвърля изцяло предложението.

Определението за „малко електрическо превозно средство“ се предлага в сборния пакет от мерки за автомобилната промишленост, по който все още се очаква споразумение в рамките на Съвета.

Относно „произведено в ЕС“ вж. по-долу.

17. Цели за 2035 г. за леките автомобили и микробусите – кредити за гориво и за произведена в ЕС стомана с ниски въглеродни емисии

Що се отнася до кредитите за гориво, много делегации имат резерви по тази разпоредба, било защото тя не е достатъчна за тях, за да се осигури гъвкавост или да се подкрепи технологичната неутралност, било защото имат съмнения относно екологосъобразността на предложението и защото то изпраща погрешни сигнали на пазара. Редица делегации искат разширяване на обхвата на разпоредбата, включително чрез прилагането ѝ преди 2035 г. и/или увеличаване на процента на кредитите и/или разширяване на вида биогорива. Редица делегации подкрепят идеята превозните средства, работещи изключително с въглеродно неутрални/възобновяеми горива, да се считат за превозни средства с нулеви емисии. В този контекст се предлага всички горива, изброени в ДЕВИ, да бъдат обхванати по еднакъв начин. От друга страна, друга група делегации има силни резерви, като твърди, че гъвкавостта няма да доведе до допълнително намаляване на емисиите, ще отклони доставките от секторите (въздухоплаване и морски транспорт), които се нуждаят от тези горива при липсата на алтернативи за декарбонизация, и ще размие сигнала към електрификацията. Те се противопоставят на разглеждането на превозните средства, работещи изключително с въглеродно неутрални/възобновяеми горива, като превозни средства с нулеви емисии.

Що се отнася до кредитите за стомана с ниски въглеродни емисии, концепцията и целта за стимулиране на водещ пазар за произведена в ЕС стомана с ниски въглеродни емисии се ползват с доста широка подкрепа или поне са отворени. Някои искат кредитите да се прилагат по-рано от 2035 г., а други призовават за разширяване на обхвата на кредитите, по-специално по отношение на алуминия. Като цяло обаче делегациите имат въпроси относно методологията и параметрите за определяне на стоманата с ниски въглеродни емисии, които ще бъдат установени в делегиран акт съгласно Регламента за екопроектирането.

Относно „произведено в ЕС“ вж. по-долу.

18. Няколко делегации имат резерви относно ограничаването на обединяването до свързани производители, като твърдят, че това ще доведе до нарушаване на конкуренцията.

19. „Произведено в ЕС“ и връзки с предложението за IAA

Като се има предвид, че разглеждането на предложението за IAA все още е на ранен етап, повечето делегации до момента имат резерви за разглеждане и запитвания относно „произведено в ЕС“ и, както е посочено по-горе, относно стоманата с ниски въглеродни емисии.

Някои делегации изразиха пълна или поне частична подкрепа за концепцията „произведено в ЕС“. За няколко делегации това е ключов елемент от предложението относно стандартите за емисиите на CO₂, за да се стимулират непрекъснатите инвестиции в базирано в ЕС производство и да се намали зависимостта от вноса. Други изразиха съмнения относно концепцията „произведено в ЕС“, като поставиха под въпрос нейната съвместимост с международните задължения и ефективността ѝ за запазване на веригите за създаване на стойност за производителите.

20. Преглед

Редица делегации считат, че преразглеждането на регламента, предвидено за 2035 г., е твърде късно, като някои призовават за включване на допълнителни подробности относно съдържанието на преразглеждането. Други не виждат необходимост от постигане на напредък по преразглеждането.

21. Коефициент на използваемост за хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа

Въпреки че не е част от предложението относно стандартите за емисиите на CO₂, група делегации призоваха за замразяване на т.нар. „коефициент на използваемост“ за хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, докато друга група се противопоставя на това. „Коефициентът на използваемост“ се използва за изчисляване на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тези превозни средства. Той се определя въз основа на прогнозното съотношение между шофирането в електрически режим и в режим на работа на двигателя с вътрешно горене. Актуализирането на коефициента на използваемост беше прието чрез вторично законодателство, за да се гарантира, че емисиите на CO₂ отразяват по-добре емисиите от тези превозни средства в реални условия, и ще се прилага от 29 ноември 2026 г.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комитетът на постоянните представители се приканва да вземе под внимание настоящия доклад за напредъка и да го предаде на Съвета (Околна среда) с оглед на заседанието му на 25 юни 2026 г.