

Брюксел, 19 декември 2025 г.  
(OR. en)

17050/25

---

---

Междуинституционално досие:  
2025/0422 (COD)

---

---

SIMPL 218  
ANTICI 220  
MI 1084  
TRANS 664  
ENV 1432  
ENT 296  
SOC 860  
CODEC 2186

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от  
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 17 декември 2025 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: COM(2025) 993 final

---

Относно: Предложение за  
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
за изменение на регламенти (ЕО) № 561/2006, (ЕС) 2018/858,  
(ЕС) 2019/2144 и (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на  
Съвета във връзка с опростяването на техническите изисквания и  
процедурите за изпитване за моторни превозни средства и отмяна  
на Директива 70/157/ЕИО на Съвета и Регламент № 540/2014 на  
Европейския парламент и на Съвета

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2025) 993 final.

---

Приложение: COM(2025) 993 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Страсбург, 16.12.2025 г.  
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на регламенти (ЕО) № 561/2006, (ЕС) 2018/858, (ЕС) 2019/2144 и (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с опростяването на техническите изисквания и процедурите за изпитване за моторни превозни средства и отмяна на Директива 70/157/ЕИО на Съвета и Регламент № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета**

{SWD(2025) 1056 final}

## **ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ**

### **1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

#### **• Основания и цели на предложението**

Веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост е стълб на икономиката на ЕС, който съставлява 589,3 милиарда евро и 3,7 % от общата добавена стойност на БВП на Европа, и в нея са заети пряко 10,6 милиона европейци<sup>1</sup>.

Във все по-непредсказуемата търговска среда поддържането на надеждна и конкурентна автомобилна промишленост е от решаващо значение за осигуряването на стратегическата автономност и световното икономическо положение на ЕС.

Анализът, представен в скорошните доклади на високо равнище на Енрико Лета и Марио Драги,<sup>2</sup> поставя намаляването на регулаторната тежест и опростяването на законодателството на ЕС сред основните приоритети. Въпреки че наличната нормативна уредба осигурява предвидимост и спомага за постигането на споделените цели на публичните политики, тя обаче не следва да създава прекомерна тежест и разходи за промишлеността. Представители от автомобилната промишленост на ЕС наскоро подчертаха, че до 2030 г. европейските производители на превозни средства трябва да спазват голям брой законодателни актове<sup>3</sup>, което в някои случаи води до разходи за научноизследователска и развойна дейност в размер до 25 %<sup>4</sup>.

В политическите си насоки за Европейската комисия за периода 2024—2029 г.<sup>5</sup> председателят Фон дер Лайен очерта визия, насочена към стимулиране на устойчивия просперитет и укрепване на конкурентоспособността в цяла Европа, като подчерта необходимостта извършването на стопанска дейност да стане по-бързо и лесно. Това беше определено допълнително с приемането на компаса за конкурентоспособността през януари 2025 г.<sup>6</sup>, последвано от Пакта за чиста промишленост през февруари 2025 г.<sup>7</sup> и съобщението „Една опростена и по-експедитивна Европа“ относно изпълнението и опростяването<sup>8</sup>. Оптимизираната нормативна уредба с намалена

---

<sup>1</sup> Стойности въз основа на данни от таблиците FIGARO на Евростат: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>

<sup>2</sup> Доклад на Марио Драги относно конкурентоспособността на ЕС (The Draghi report on EU competitiveness) [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en)

<sup>3</sup> Предложение на ACEA за опростена нормативна уредба (ACEA proposal for simplified regulatory framework) <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>

<sup>4</sup> Документ на ACEA „Нормативна уредба на ЕС за декарбонизация на автомобилния транспорт“ (ACEA policy paper EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport) <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>

<sup>5</sup> Политически насоки за 2024—2029 г. [https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029\\_bg](https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_bg)

<sup>6</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Компас за конкурентоспособността на ЕС COM(2025) 30 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>

<sup>7</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Пактът за чиста промишленост: Съвместна пътна карта за конкурентоспособност и декарбонизация COM/2025/85 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:3A52025DC0085>

<sup>8</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Една опростена и по-експедитивна Европа: Съобщение относно изпълнението и опростяването COM/2025/47 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52025DC0047>)

административна тежест беше спомената като един от основните стълбове на тази нова пътна карта за конкурентоспособността.

В съответствие с усилията за опростяване в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор<sup>9</sup>, приет през март 2025 г., се посочва, че Комисията, след консултация със заинтересованите страни, ще разработи регулаторен пакет за опростяване за автомобилната промишленост, като подобри съгласуваността и последователността между различните нормативни изисквания. Освен това в него беше обявено намерението на Комисията при изготвянето на нови законодателни предложения да предоставя на отрасъла достатъчно време, за да отрази тези нови регулаторни изисквания за моторните превозни средства в процеса на разработване на продуктите. Тези усилия за опростяване са особено значими в светлината на нарастващата сложност на разработването и структурата на превозните средства, включително софтуер, модели с ИИ и все по-голяма автономност.

След поемането на посочените по-горе ангажименти, със сборния пакет за автомобилната промишленост ще се опростят и оптимизират някои разпоредби и процедури на актовете по-долу, за да се постигнат следните конкретни цели:

- Премахване на регулаторните пречки за навлизането на електрически леки търговски превозни средства

Електрическите леки търговски превозни средства са по-тежки заради теглото на батерията им. Въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леко търговско превозно средство с двигател с вътрешно горене с максимално допустима маса под 3,5 тона, те попадат в обхвата на правилата относно времето на управление и правилата за почивка, съгласно които се изискват монтиране и употреба на тахограф за търговски превозни средства с максимално допустима маса над 3,5 тона, както и изискването да са оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта. Тези изисквания правят електрическите леки търговски превозни средства с маса над 3,5 тона по-непривлекателни за клиентите, много от които са МСП и микропредприятия, заради разходите, свързани с монтирането и използването на тахограф<sup>10</sup> и устройство за ограничаване на скоростта. Тази допълнителна тежест възпрепятства навлизането на електрическите микробуси в сравнение с подобни микробуси с двигател с вътрешно горене, което може да доведе също и до повишена трудност за производителите на превозни средства да достигнат целите за показателите по отношение на CO<sub>2</sub> за леки търговски превозни средства.

Този проблем също така е признат и взет под внимание в скорошната редакция на директивата относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства в ЕС<sup>11</sup>, съгласно която свидетелството за категория В ще бъде валидно, две години след

<sup>9</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор, COM/2025/95 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:52025DC0095>

<sup>10</sup> Тахографът е устройството, което записва времето на управление, прекъсванията и почивките, както и периодите на друга работа и наличието на водачи, извършващи автомобилен превоз на товари или пътници.

<sup>11</sup> Директива (ЕС) 2025/2205 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2025 година относно свидетелствата за управление, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на

първото му издаване, за превозни средства с обща маса на превозното средство, надвишаваща 3,5 тона, но не повече от 4,25 тона.

**Регламент (ЕО) № 561/2006**<sup>12</sup>: Този регламент определя правилата относно времето за управление, прекъсванията и времето за почивка на водачите на превозни средства, участващи в автомобилен превоз на стоки, както и за водачите, участващи в автомобилен превоз на пътници, с цел да се гарантира лоялна конкуренция сред автомобилните превозвачи, да се подобрят условията на труд на водачите и да се подобри пътната безопасност. Основното устройство, използвано за контролиране на времето за управление и времето за почивка, е тахографът. Монтажът, конструкцията и употребата на тахографа се уреждат от Регламент (ЕС) № 165/2014<sup>13</sup>.

**Регламент (ЕО) № 2019/2144**<sup>14</sup>: познат също като Регламент за общата безопасност (GSR), този регламент определя изискванията на ЕС относно безопасността на превозните средства за одобряването на типа на превозното средство, включително по отношение на специфичните наболели въпроси, свързани с уязвимите участници в движението, като пешеходци и велосипедисти. Той съдържа също изискването превозните средства от категория N2<sup>15</sup> да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.

- Понижаване на разходите за корекции, свързани с изпитванията за емисии по Евро 7

В член 14, параграф 7 от Регламента за Евро 7 (ЕС) 2024/1257<sup>16</sup> се определя, че методите за измерване на емисиите на замърсители трябва да отразяват определените в

---

Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията (ОВ L, 2025/2205, 5.11.2025 г. <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

<sup>12</sup> Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1—14 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng>)

<sup>13</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1—33 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>)

<sup>14</sup> Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1—40 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/eng>).

<sup>15</sup> Според определението в Регламент (ЕС) 2018/858, член 4, параграф 1, буква б), т. ii): моторни превозни средства с максимална маса, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 12 тона

<sup>16</sup> Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти

Регламент (ЕС) 2017/1151<sup>17</sup> (т.е. Евро 6). Обаче въпреки че в Евро 6 са определени конкретни, значително по-високи норми за допустими емисии за лабораторно изпитване при ниска температура, в регламента за Евро 7 не се съдържат отделни норми за допустими емисии за тази конкретна процедура за изпитване. Изискването за спазване на общите норми за допустими емисии при това лабораторно изпитване при ниска температура противоречи на целта на член 14, параграф 7 и би довело до увеличаване на регулаторната тежест за производителите на превозни средства, както и за националните органи по одобряване на типа, без да се постигат ползи за екологичните показатели.

Освен това в приложение V към регламента за Евро 7, за одобряването на типа на двигателите на тежкотоварни превозни средства, се изискват изпитвания по тип превозно средство. С това изискване ще се внесе излишна административна и регулаторна тежест, като се умножат изпитванията, без да се осигуряват допълнителни екологични ползи. Това не е съгласувано с намерението на съзакондателите да се подкрепят нормите за допустими емисии за тежкотоварни превозни средства, като в същото време се запазват установените методики за изпитване от регламента за Евро 6.

И накрая, в регламента за Евро 7 не се посочват конкретно методите за обработването на получените данни от системите за бордово следене (ОВМ) и устройствата за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (ОВФСМ), налични в превозните средства Евро 7, което би могло да доведе до нехармонизирани, неефективни подходи, с които да се увеличат разходите за производителите на превозни средства и властите.

**Регламент (ЕО) № 2024/1257:** познат също като Евро 7, този регламент обхваща одобряването на типа на превозни средства, двигатели и съответните системи и компоненти по отношение на техните емисии и дълготрайност на батерията. С него също така се въвеждат мерки за бордово следене на емисиите, показатели на батерията и показатели по отношение на емисиите през експлоатационния срок на превозното средство.

- Подобряване на съгласуваността и избягване на разпокъсаност на пазара (шум; оперативна съвместимост на превозното средство с инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа)

---

и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/eng>)

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1—643 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>). 1—643 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>)

В Регламент (ЕО) № 540/2014<sup>18</sup> се определят задължителни гранични стойности за шума за различните категории превозни средства и разработването на акустични системи за сигнализиране (AVAS) за електрически превозни средства. В същото време в регламента на ЕС за одобряване на типа на моторни превозни средства се признава спазването на регламентите на ООН относно шума и AVAS като алтернативна възможност. Тъй като Регламент (ЕО) № 540/2014 не съдържа механизъм за актуализиране на изискванията в съответствие с разработките на ООН, по този начин беше създаден паралелен набор от правила за получаване на одобрение на типа на превозно средство с потенциални пропуски и несъответствия за автомобилната промишленост, националното одобряване на типа и органите за пазарен надзор.

**Регламент (ЕО) № 540/2014:** Регламент (ЕО) № 540/2014 има за цел да се намалят основните източници на шума от моторни превозни средства. В регламента се определят задължителни гранични стойности за шума за различните категории превозни средства, излагат се правила за обозначаването на потребителската информация и за разработването на акустични системи за сигнализиране (AVAS) за електрически превозни средства.

Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и проникването на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на ЕС е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които към момента се разработват извън рамката за одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (DDC 2.0 — Регламент (ЕС) 2016/1388<sup>19</sup> и RfG 2.0 — Регламент (ЕС) 2016/631<sup>20</sup>). Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа (V2G), тези превозни средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Поради тези причини следва да бъде установено упълномощаване на Комисията в рамките на Регламент (ЕС) 2018/858<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО (ОВ L 158, 27.5.2014 г., стр. 131—195 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/eng>)

<sup>19</sup> Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 година за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016, стр. 10—54 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/eng>).

<sup>20</sup> Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1—68 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

<sup>21</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на

**Регламент (ЕС) 2018/858:** представлява обща рамка, с която се определят общи за целия ЕС правила относно техническите изисквания и процедури, за да се гарантира, че новите типове моторни превозни средства и техните ремаркета отговарят на одобрените от ЕС изисквания за безопасност и опазване на околната среда. Той има за цел да се повиши равнището на качеството и независимостта на одобряването на типа на превозните средства.

- Ускоряване на навлизането на малки електрически превозни средства на достъпни цени

Понастоящем съществува недостиг на малки електрически превозни средства на достъпни цени на европейския пазар. Сегментите А и В са изгубили общо 1,6 милиона в обем на продажбите в сравнение с 2019 г., а през 2024 г. 70 % от продажбите на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства са големи леки автомобили (сегменти Е и F) и SUV<sup>22</sup>. Това се съчетава с обща тенденция за повишаване на цените на превозните средства в целия ЕС, с което индивидуалното притежаване на превозно средство постепенно става недостъпно за много домакинства от средната класа. Затова през септември 2025 г. председателят на Комисията обяви инициатива за малки леки автомобили на достъпни цени, насочена към насърчаване на пазара за малки електрически превозни средства. За тази цел ще са необходими целенасочени регулаторни мерки. Комисията ще се стреми да фиксира новите изисквания за 10 години и да предложи целеви стимули за стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> за малките електрически превозни средства. Инициативата е възможно също да доведе до създаването на фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални стимули (като запазено паркомясто), които отговарят на правилата за държавна помощ, когато е приложимо. За тази цел е необходимо да се добави определение за малък електрически лек автомобил в законодателството за моторните превозни средства, което да се използва за целеви мерки в законодателството на ЕС и от държавите членки. По този начин би се постигнало опростяване за предприятията, с което да се укрепи икономическата обосновка за производството на малки електрически леки автомобили на достъпни цени в Европа и понижаването на цената за потребителите.

Настоящото предложение е едва първа стъпка за осъществяване на инициативата за опростяване на европейската автомобилна промишленост. То съдържа само ограничен брой целеви, но ефективни мерки за опростяване. В контекста на опростяването заинтересованите страни посочиха други проблеми, свързани с опростяването на нормативната уредба за автомобилната промишленост, които не са разгледани в настоящия сборен пакет, но ще бъдат взети под внимание при по-нататъшното развитие и изпълнение на законодателството в областта на моторните превозни средства. В рамките на консултациите със заинтересованите страни Асоциацията на европейските

---

Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151 14.6.2018 г., стр. 1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>)

<sup>22</sup> „Сегментите“ превозни средства представляват неофициалните класове на размера, които обикновено се използват на европейския пазар. Сегмент А: мини леки автомобили (напр. много малки градски леки автомобили). Сегмент В: малки леки автомобили/супермини. Сегмент С: нисък среден/компактни леки автомобили. Сегмент D: висок среден/леки автомобили със среден размер. Сегмент Е: висок клас/пълноразмерни леки автомобили. Сегмент F: луксозни превозни средства/водещи модели. Тези категории са по-скоро описателни конвенции, отколкото законово определени класове.

автомобилни производители (АСЕА) цитира около 130 предстоящи законодателни акта, които засягат автомобилния сектор.<sup>(23)</sup>

Този списък от АСЕА обаче съдържа близо 70 актуализации на правила на ООН, не всички от които са задължителни в законодателството на ЕС към настоящия момент. От тях Европейската комисия е определила около 40 изменения на съществуващи правила на ООН или нови правила на ООН, които Комисията ще отложи или няма да приеме в ЕС.

Освен това инициативата за опростяване ще се основава на следните общи принципи:

#### Групиране на регулаторните изисквания в партии

Комисията би могла да групира новите нормативни изисквания, които се отнасят специално за моторните превозни средства, при определянето на дати за задължително прилагане във вторичното законодателство — освен ако законодателният орган не е определил различна дата в правния акт. Така би била определена еднозначна „дата за съответствие на автомобилната промишленост“ и би се улеснило постигането на регулаторно съответствие за предприятията.

Освен това Комисията ще гарантира, доколкото това е позволено от законодателството, определянето на механизъм за законодателните актове, които не се отнасят специално за автомобилната промишленост, съгласно който изискванията за автомобилната промишленост да влизат в сила на „датата за съответствие на автомобилната промишленост“.

#### Спазване на преходен период за промишлеността

В Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор Комисията се ангажира при изготвянето на законодателни предложения да предостави на отрасъла достатъчно време, за да отрази тези нови регулаторни изисквания в процеса на разработване на продуктите. Това е общ принцип; Комисията има готовност да го спазва, но той не може да се превърне в правно изискване в сборен акт.

#### Обхват на новите регулаторни изисквания

В специфичното за моторните превозни средства законодателство винаги има различни дати на прилагане за новите типове превозни средства и за всички нови превозни средства (т.е. за съществуващите типове превозни средства), за да се вземе под внимание необходимостта от повторно разработване. В някои случаи, като регламента за системата eCall, са установени изисквания само за новите типове превозни средства. Решението да не се регулират съществуващите типове превозни средства трябва да се взема за всеки отделен случай, като се отчитат разходите за повторно разработване на

---

<sup>23</sup> Регламент REACH; Регламент относно класифицирането, етикетането и опаковането на вещества и смеси; Регламент за устойчивите органични замърсители; Регламент относно батериите; Директива за енергията от възобновяеми източници; Акт за данните; Регламент за флуорсъдържащите парникови газове; Директива за ограничаване на опасните вещества; Законодателен акт за суровините от критично значение; Европейски регламент за устойчиви продукти; Директива относно радиосъоръженията; Директива за ниското напрежение; Директива относно електромагнитната съвместимост; Директива относно пиротехническите изделия; Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива; Законодателен акт за изкуствения интелект; Регламент за надзор на пазара; Директива относно съоръженията под налягане; Директива относно съдовете под налягане; Директива относно транспортируемото оборудване под налягане; Директива за интелигентните транспортни системи; Мрежов кодекс относно съединителите за електроенергийната мрежа; Законодателен акт за киберустойчивост; Регламент за машините; Директива за техническата изправност за движение по пътищата.

съществуващите типове превозни средства, което може да има силно отражение върху малките леки автомобили с по-нисък марж, и предимствата на новите нормативни изисквания.

#### Опростяване на рамката за одобряване на типа

Поради все по-бързото развитие на иновациите в сектора, по-специално тенденциите за автоматизирано шофиране и софтуерни актуализации, е подходящо да се оцени потенциалът за опростяване на рамката на ЕС за одобряване на типа за моторни превозни средства. Регулаторната сложност може да бъде ограничение за производителите в ЕС по отношение на конкуренцията в световен мащаб с производители от други юрисдикции.

През 2026 г. Комисията ще предприеме оценка на рамковия регламент за одобряване на типа на моторните превозни средства, Регламент (ЕС) 2018/858. Това ще спомогне за оценяването на потенциала за намаляване на разходите за изпитване и докладване за автомобилната промишленост. В хода на предварителния анализ от службите на Комисията беше определен потенциал да се намали броят лабораторни изпитвания по време на одобряването на типа, като се използва повече виртуално изпитване и като се прилагат практики за оценяване на риска, с които да се преценява как предварителните изпитвания могат да се комбинират със следене по време на употреба (което вече се прилага в Регламента за Евро 7, при който опростените предварителни изпитвания се допълват с бордово следене на показателите по отношение на емисиите).

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

Предложението е част от пакет от мерки, свързани с конкурентоспособността на европейския автомобилен сектор. То има за цел да се намалят административните разходи и разходите за корекции за промишлеността, за да се осигури добре функциониращ единен пазар за моторни превозни средства, като в същото време се поддържа високото равнище на безопасност и екологични показатели, установено в нормативната уредба.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

С инициативата се допринася за опростяването на нормативната уредба за автомобилната промишленост, обявено в Плана за действие в областта на промишлеността за **европейския автомобилен сектор**. Тя е част от Пакет от мерки за автомобилната промишленост, заедно с редакция на изискванията за CO<sub>2</sub> за леките автомобили и микробусите, декарбонизацията на корпоративните автопаркове и пакета за стимулиране на производството на акумулаторни батерии за подсилване на конкурентоспособността на автомобилната промишленост на ЕС в прехода към мобилност с нулеви емисии.

В съответствие с Плана за действие с настоящата инициатива се подобрява съгласуваността и последователността между различните нормативни изисквания. С нея се изпълняват целите на инициативата за опростяване и Стратегията за единния пазар за автомобилния сектор. Мерките за опростяване не засягат целите на политиките, заложи в съответните регламенти. Мерките допринасят за декарбонизацията на автомобилната промишленост, като с тях се премахват регулаторните пречки за навлизането на електрически леки търговски превозни средства в съответствие с изискванията за ефективност по отношение на емисиите на

CO<sub>2</sub> за леки автомобили и микробуси. Мерките за опростяване не засягат екологичните показатели на превозните средства и са напълно съгласувани с екологичните цели за намаляване на замърсяването на въздуха и шума в околната среда от моторни превозни средства. Мерките за опростяване не водят до понижаване на показателите за сигурност на превозните средства и са напълно съгласувани с политиките на ЕС за безопасност на движението по пътищата.

Освен това в сборния пакет от мерки в областта на цифровите технологии<sup>24</sup> са представени технически изменения на цифровото законодателство, свързано с автомобилната промишленост, включително, без изброяването да е изчерпателно, за започването на прилагането на разпоредби за ИИ с високо ниво на риск, остатъчно обработване на лични данни от специални категории за обучение на ИИ, изпитване и управление и консолидиране на разпоредбите на законодателството на ЕС в областта на личните данни.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

### **• Правно основание**

Предложението се основава на член 91 и 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз в съответствие с първоначалните правни основания за приемането на секторните рамки, които настоящото предложение има за цел да измени.

### **• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Регламентите, които предстои да бъдат изменени, са юридически актове на Съюза. Поради това е необходимо тези регламенти да бъдат изменени на равнището на ЕС.

### **• Пропорционалност**

Инициативата не надхвърля необходимото за постигане на целите за опростяване и намаляване на тежестта, без да се намалява защитата на човешкото здраве и околната среда.

### **• Избор на инструмент**

С настоящото предложение се изменят регламенти, приети по обикновената законодателна процедура, поради което измененията на посочените регламенти трябва да бъдат приети с регламент в съответствие с обикновената законодателна процедура.

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

### **• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не се прилага.

---

<sup>24</sup> Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на регламенти (ЕС) 2016/679, (ЕС) 2018/1724, (ЕС) 2018/1725, (ЕС) 2023/2854 и директиви 2002/58/ЕО, (ЕС) 2022/2555 и (ЕС) 2022/2557 по отношение на опростяването на цифровата законодателна рамка и за отмяна на регламенти (ЕС) 2018/1807, (ЕС) 2019/1150, (ЕС) 2022/868 и Директива (ЕС) 2019/1024 (сборен пакет от мерки в областта на цифровите технологии) (COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/bg/library/digital-omnibus-regulation-proposal> ).

- **Консултации със заинтересованите страни**

В контекста на стратегическия диалог относно бъдещето на европейската автомобилна промишленост през януари 2025 г. и обществената консултация относно бъдещето на европейската автомобилна промишленост<sup>25</sup> водещите предприятия в отрасъла посочиха необходимостта от опростяване на нормативната уредба. По-късно Комисията запита относно възгледите на представителите на промишлеността и другите заинтересовани страни в хода на различни двустранни диалози, чрез писмени мнения на заинтересованите страни, съдържащи предложения за регулаторно опростяване, както и при срещи с Работната група по моторните превозни средства<sup>26</sup>. От тези мнения на заинтересованите страни бяха получени различни предложения за опростяване или изясняване на някои разпоредби на законодателството в областта на автомобилната промишленост, както и за премахването на ненужната административна тежест, произтичаща от тези разпоредби.

На 14 октомври 2025 г. Европейската комисия даде ход на целева консултация със заинтересованите страни под формата на проучване по интернет, което имаше за цел да се съберат мнения относно предварителен списък на изменения на съществуващите регламенти в областта на автомобилната промишленост. Това проучване беше изпратено до повече от 130 заинтересовани страни (68 отговора) от автомобилната промишленост, включително производители на превозни средства, производители на автомобилни компоненти, сдружения на промишлеността, НПО, оператори на автопаркове, национални органи по одобряване на типа, органи за надзор на пазара и други подходящи национални органи. Заинтересованите страни бяха поканени да посочат своите виждания относно предварителен списък с изменения, т.е. дали очакват мерките да имат положително, неутрално или отрицателно икономическо, социално или екологично въздействие, както и въздействие върху регулаторната тежест. Освен това Комисията получи няколко документа с позиции от заинтересовани страни, в които се предоставят допълнителни предложения, данни и прогнози за разходите, които бяха взети под внимание при подготовката на настоящото предложение.

Всички групи заинтересовани страни изразиха силна подкрепа за предложените мерки.

- **Оценка на въздействието**

Като се има предвид необходимостта от спешно представяне на предложение за справяне с установените проблеми, за да се намали административната тежест за предприятията и властите, не беше възможно да се изготви оценка на въздействието.

Въпреки това, следвайки принципите за по-добро регулиране, настоящото предложение е придружено от работен документ на службите на Комисията, който включва анализ на въздействията от предложените мерки въз основа на съществуващите данни и събраната информация в хода на целевата консултация със заинтересованите страни, писмените мнения, получени от заинтересованите страни.

Въз основа на наличната информация се очаква с измененията да се постигнат значителни годишни спестявания в размер на 706 милиона EUR за промишлеността, включително МСП, гражданите и държавната администрация.

---

<sup>25</sup> Обществена консултация относно бъдещето на европейската автомобилна промишленост [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Бъдещето-на-европейската-автомобилна-промишленост\\_bg](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Бъдещето-на-европейската-автомобилна-промишленост_bg)

<sup>26</sup> Експертна група на Комисията с представители на държавите членки и широко разнообразие от заинтересовани страни от автомобилната промишленост и гражданското общество

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Настоящото предложение е част от ангажимента на Европейската комисия да намали регулаторната тежест за хората, предприятията и държавните администрации в ЕС с цел повишаване на просперитета и устойчивостта на ЕС. Поради това предложението има за цел опростяване на разпоредбите на законодателството в областта на автомобилната промишленост, намаляване на ненужните тежести и разходи за предприятията и властите, без да се застрашава защитата на околната среда и показателите за сигурност на превозните средства.

- **Основни права**

Предложението защита основните права, залегнали в Хартата на основните права на Европейския съюз,<sup>27</sup> и се придържа към принципите, признати в нея. Намаляването на административната тежест за предприятията следва да доведе до ползи за обществото по отношение на създаването на благосъстояние, заетостта и иновациите. Същевременно предложението има за цел да гарантира високо равнище на защита на околната среда и безопасността на превозните средства.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Тази инициатива няма да доведе до съпътстващи разходи за Комисията.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

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

Комисията ще наблюдава изпълнението и прилагането на новите разпоредби и тяхното спазване. Освен това регламентите, които ще бъдат изменени с настоящото предложение, подлежат на редовна оценка на тяхната ефикасност, ефективност при постигането на техните цели, целесъобразност, съгласуваност и добавена стойност в съответствие с принципите за по-добро регулиране. Настоящото предложение не изисква план за изпълнение.

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

Предложени изменения на **Регламент (ЕО) № 561/2006**: първото предложено изменение е да се позволи на държавите членки да освободят електрически микробуси N2<sup>28</sup> с обща маса на превозното средство, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона, участващи изключително във вътрешен транспорт, от задължението да се монтират интелигентни тахографи, за да подлежат на равни условия с техния еквивалент, използващ ископаеми горива, дизеловите микробуси<sup>29</sup> N1.

Основното очаквано въздействие за предложената мярка е понижени разходи за предприятията, по-специално МСП, които са основните ползватели/купувачи на такива микробуси, които вече няма да е необходимо да монтират интелигентни тахографи за този тип електрически микробус. Освен това премахването на тахографа ще определи също намаляване на административната тежест/разходите за предприятията/водачите,

---

<sup>27</sup> ОВ С 326, 26.10.2012 г., стр. 391, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/char\\_2012/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj)

<sup>28</sup> Съгласно член 4, параграф 1, буква б), точка ii) от Регламент (ЕС) 2018/858, превозните средства в категория N2 са: моторни превозни средства с максимална маса, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 12 тона

<sup>29</sup> Съгласно член 4, параграф 1, буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858, превозните средства в категория N1 са: моторни превозни средства с максимална маса, ненадвишаваща 3,5 тона.

които вече няма да е необходимо да изтеглят данните от тахографа (2 до 4 часа на месец). Освен това осигуряването на равни условия за дизеловите микробуси от категория N1 и електрическите микробуси от категория N2 чрез понижени цени за последните ще спомогне за стимулирането на навлизането на тези електрически микробуси.

Къмпинг-автомобилите (моторните каравани) или комбинациите от къмпинг-автомобили, които надвишават 7,5 тона, също попадат в обхвата на правилата относно времето на управление и правилата за почивки, както и за монтирането и използването на тахограф.

По дело C-666/21 пред Съда на Европейския съюз (Съда на ЕС)<sup>30</sup> един гражданин заяви, че Регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 не са предназначени за нетърговски ползватели и че тези превозни средства не следва да се разглеждат като търговски транспорт. Съдът обаче определи, че тези правила биха могли да се прилагат за нетърговски ползватели с превозни средства, по-големи от 7,5 тона. По-специално Съдът определи, че *„понятието за „автомобилен превоз на товари“ [...] обхваща автомобилния превоз с превозно средство с максимално допустима маса по смисъла на член 4, б. м от Регламент № 561/2006, съгласно направените изменения, която надхвърля 7,5 тона, включително когато е оборудвано не само като временна частна област за живеене, но също и за нетърговско товарене на стоки, без товароподемността или категорията, в която това превозно средство е вписано в националния регистър на транспортните средства, да има действие в това отношение“*.

За да се поясни правната рамка във връзка с конкретния случай на къмпинг-автомобилите с максимално допустима маса, надхвърляща 7,5 тона, използвани за частни цели, и да се осигури правна яснота за производителите и клиентите на тези превозни средства, второто предложено изменение се състои от добавянето на нов(и) параграф(и) в член 13 от Регламент (ЕО) № 561/2006, с които на държавите членки ще бъде позволено да освобождават моторните каравани от правилата относно времето на управление и времето за почивка, както и относно тахографите. Освен това с планираното освобождаване от задължението за използване на тахограф в тези превозни средства ще се постигне понижаване на разходите и повече сигурност за водачите, които използват къмпинг-автомобилите за туризъм.

Предложени изменения на **Регламент (ЕО) № 2019/2144**: предложеното изменение е да се освободят електрическите микробуси от категория N2 с максимално допустима маса, надвишаваща 3,5 тона и ненадвишаваща 4,25 тона, от задължението да са оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, като по този начин се осигуряват равни условия с техния еквивалент, използващ изкопаеми горива, дизеловите микробуси от категория N1. .

Основното очаквано въздействие за предложената мярка е понижени разходи за предприятията, по-специално МСП, които са основните ползватели/купувачи на такива микробуси. Спестяването на разходи ще произлиза не само от избягването на разходи, свързани с монтирането на устройството за ограничаване на скоростта, но също и от увеличената работна гъвкавост, произтичаща от възможността тези превозни средства да се управляват с малко по-висока скорост на магистралите. Освен това осигуряването

<sup>30</sup> Решение — 2.3.2023 г. — Åklagarmyndigheten — Дело C-666/21, EU:C:2023:149

на равни условия за дизеловите микробуси от категория N1 и електрическите микробуси от категория N2 чрез понижени цени за последните ще спомогне за стимулирането на навлизането на тези електрически микробуси. И накрая, важно е да се подчертае, че не се очаква това освобождаване да доведе до отрицателно въздействие върху екологичните или свързаните със сигурността показатели на засегнатите превозни средства. Предложени изменения на **Регламент (ЕО) № 2024/1257**: Температурните условия на „лабораторното изпитване за емисии при ниска температура“, споменато в таблица 1 и 2 в приложение V, са обхванати от изпитването „газообразни замърсители и прахови частици (PN) при пътни изпитвания (RDE)“ в същите таблици. Демонстрирането на съответствие на емисиите при условия на ниски температури (при  $-7^{\circ}\text{C}$ ) е обхванато от необходимостта да се спазват изискванията за емисии при реални условия на движение (RDE) (от  $-7^{\circ}\text{C}$  до  $38^{\circ}\text{C}$ ) и затова се счита, че е оправдано да се премахне отделното лабораторно изпитване при ниски температури (тип б).

Въздействието, което може да се очаква от предложената мярка, са свързани най-вече със запазването на намерението на законодателите за придържане към правилата на Евро 6 в съответствие с член 14, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 2024/1257, като се намали регулаторната тежест, без да се създават предизвикателства за съответствието, и се осигури правна сигурност.

Друга предложена мярка се състои в посочването на „категории превозни средства“ вместо „типове превозни средства“ за одобряването на типа на двигателите за Евро 7 (отделен технически възел), т.е. „Задължителни демонстрационни изпитвания за всички горива, за които се предоставя одобрение на типа за категория на ~~тип~~ превозно средство и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими категории превозни средства съответно в таблици 3, 4, 7 и 8 в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257“.

Очаква се предложената мярка да доведе до значително понижаване на регулаторната тежест, както административна, така и свързана с изпитванията, без да се прави компромис с екологичните стандарти. С нея се избягва повторно изпитване на двигателите в различни типове превозни средства, в които се използва една и съща технология, и се намаляват разходите, свързани с многократни одобрявания на типа и процеси на изпитване. Тя подкрепя пазарната стабилност и потенциално може да доведе до понижаване на цените на превозните средства, което ще е от полза както за операторите, така и за потребителите.

С още една предложена мярка ще се поясни, че Комисията е оправомощена да разработва мерки за гарантиране, че данните от бордовото следене (ОВМ) и бордовото следене на разхода на гориво (ОВФСМ) се получават, натрупват, обработват и съхраняват ефективно по хармонизиран начин, за да се наблюдава реалната ефективност на типовете превозни средства, отговарящи на Евро 7.

С хармонизирана инфраструктура за данни от ОВМ/ОВФСМ на равнището на ЕС биха могли да се постигнат значителни икономии в сравнение с това всяка държава членка да разработва и поддържа собствени системи. Икономии се дължат на икономии от мащаба, намаляването на дублирането и хармонизираните процеси за съответствие. Вместо да взаимодействат с множество национални системи, производителите на превозни средства ще могат да предават стандартизирани данни еднократно, с което се намаляват разходите за интегриране на програмно осигуряване и за сертифициране.

Тъй като **Регламент (ЕО) № 540/2014** е загубил актуалност, се предлага регламентът да се отмени, считано от 1 юли 2027 г. Освен това, в съответствие с член 14 от

Регламент 540/2014, Директива 70/157/ЕИО<sup>31</sup> на Съвета се отменя от 1 юли 2027 г. За да се избегне възможна правна несигурност в настоящото предложение се потвърждава отмяната със същата дата на влизане в сила.

За да се замени позоваването на отменения регламент, се предлага изменение на приложение II към **Регламент (ЕС) 2018/858** с позоваване на правилата във връзка с шума на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН): Правило № 51<sup>32</sup> относно шума от превозни средства от категория М и N; Правило № 59<sup>33</sup> относно резервните шумозаглушителни уредби и Правило № 138<sup>34</sup> относно тихите пътни превозни средства или акустичните системи за сигнализиране (AVAS).

С предложените изменения за позоваване на правилата на ООН биха се създали еднакви условия на конкуренция за производителите на леки автомобили в ЕС при продажбата на техните леки автомобили в световен мащаб, като по този начин би се избегнала необходимостта те да спазват два набора от правила относно шума. С предложените промени също така биха се премахнали потенциални пропуски и би се създаде по-проста/по-последователна рамка както за автомобилната промишленост, така и за органите по одобряване на типа и органите за пазарен надзор. Освен това биха се създали ползи за обществото и околната среда от разширения обхват, с който се ограничава шумът от възпламеняване в смукателния колектор или в изпускателната уредба, звуковъзпроизвеждащи устройства и системи за усилване на звука. Предлагат се преходни правила, за да се гарантира гладък преход на промишлеността към променената правна рамка.

Предложено изменение на **Регламент (ЕС) 2018/858**: първата предложена мярка за изменение на регламента се състои в добавянето в приложение I, част А, т. 2 от Регламент (ЕС) 2018/858 на нова т. 2.4, с която се определя под-категория за малки електрически превозни средства.

Предложеното изменение ще позволи на законодателството на ЕС да насочва регулаторните мерки към тази конкретна под-категория, с оглед на това да се стимулира производството и навлизането на малки електрически превозни средства. Например, когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите регламенти за моторни превозни средства, Комисията ще взема под внимание пропорционално по-

---

<sup>31</sup> Директива 70/157/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно допустимото ниво на шума и изпускателната уредба на моторни превозни средства (ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 16—20 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/eng>).

<sup>32</sup> Правило № 51 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства, имащи най-малко четири колела, по отношение на излъчването на звук от тях (ОВ L 138, 4.6.2018 г., стр. 1—69 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/eng#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

<sup>33</sup> Правило № 59 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобряването на резервни шумозаглушителни уредби (ОВ L, 2025/844, 30.4.2025 г. <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

<sup>34</sup> Правило № 138 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби за одобряване на тихи пътни превозни средства по отношение на тяхната намалена чуваемост (ОВ L 9, 13.1.2017 г., стр. 33—63 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/eng>).

високото въздействие върху разходите за развойна дейност, които новите изисквания е възможно да имат върху малките електрически превозни средства в сравнение с по-тежките и по-скъпите. Освен това се въвежда целеви механизъм за стимулиране [да се добави препратка към предложение за преразглеждане във връзка с CO<sub>2</sub> ] в контекста на стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> от превозни средства под формата на облекчение. С това ще се позволи на производителите на превозни средства да се възползват от приноса на малките електрически превозни средства за постигането на общите цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за цели автопаркове, с което ще се създаде силен стимул за производителите на превозни средства да произвеждат и предлагат на пазара по-големи обеми малки електрически превозни средства. Освен това, както е обявено в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор, Комисията предстои да изготви препоръка на Комисията с възможности за схеми за стимулиране, които, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, са доказано ефективни за насърчаване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии. Препоръката на Комисията вероятно ще е от полза за всички електрически превозни средства, включително малките електрически превозни средства съгласно определението в новата под-категория.

Очакваните ползи от настоящото изменение следва да се възприемат от гражданите на ЕС по отношение на по-големите предимства при закупуването или притежаването на малък електрически автомобил, но това зависи от прилагането на тези политики на национално равнище.

Друго предложено изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 е добавянето на нов параграф 4 към член 5.

С тази мярка Комисията се упълномощава да приема делегирани актове, насочени към определянето на технически изисквания за изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) по отношение на техния комуникационен интерфейс и интерфейса за физическо свързване на тези превозни средства с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроснабдителната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.

Въпреки че технологиите за електрически превозни средства се развиват бързо и взаимодействията между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа се регулират все повече от законодателство, което не е специфично за сектора (DDC 2.0 — Регламент (ЕС) 2016/1388 и RfG 2.0 Регламент (ЕС) 2016/631), наличието на хармонизиран подход към техническите изисквания във връзка с превозните средства в тази област придобива решаващо значение за избягване на разпокъсаност и ненужна административна тежест и разходи.

В бъдеще единният подход към оперативната съвместимост ще има решаващо значение за ускоряването на разработването на развиващи се услуги, като възможности за свързване на превозни средства към електрическата мрежа (V2G). С тези услуги може да се поддържа стабилността на мрежата, да се спомогне за изглаждане на върховия товар, понижаване на разходите за електроенергия за собствениците на електрически превозни средства и да се създаде възможност за по-общо навлизане на енергията от възобновяеми източници.

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на регламенти (ЕО) № 561/2006, (ЕС) 2018/858, (ЕС) 2019/2144 и (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с опростяването на техническите изисквания и процедурите за изпитване за моторни превозни средства и отмяна на Директива 70/157/ЕИО на Съвета и Регламент № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 и 114 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<sup>35</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>36</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- 1) В доклада на Драги относно европейската конкурентоспособност от 2024 г.<sup>37</sup> се подчертава, че броят и сложността на правилата създават риск да се ограничи свободата на действие на предприятията от Съюза и да им се попречи да останат конкурентоспособни. Подробният анализ на Регламенти (ЕО) № 561/2006<sup>38</sup>, (ЕС) 2018/858<sup>39</sup>, (ЕС) 2019/2144<sup>40</sup> и (ЕС) 2024/1257<sup>41</sup> на Европейския парламент

<sup>35</sup> ОВ С , , стр. . .

<sup>36</sup> ОВ С , , стр. . .

<sup>37</sup> [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en)

<sup>38</sup> Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>39</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

<sup>40</sup> Регламент (ЕС) № 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 година относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на тяхната обща безопасност и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) №

и на Съвета също показва прекомерна административна тежест и разходи, свързани със заложените в него изисквания. Въз основа на тези констатации е целесъобразно да се опростят някои задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната промишленост, и да се намалят ненужните тежести и разходи за предприятията и властите, без да се подкопават защитата на околната среда и показателите за сигурност на превозните средства.

- 2) В Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор<sup>42</sup> се призовава за създаването на регулаторен пакет за опростяване за автомобилната промишленост, като се подобри логическата обвързаност и съгласуваността между различните нормативни изисквания.
- 3) Член 114 от ДФЕС е подходящото правно основание за приемането на мерките, необходими за установяването и функционирането на вътрешния пазар. В допълнение към член 114 от ДФЕС настоящият регламент следва да има допълнително специфично основание, което обхваща измененията на Регламент (ЕО) № 561/2006 въз основа на член 91 от ДФЕС.
- 4) Въпреки че настоящият регламент се приема за установяването и функционирането на вътрешния пазар, опростяването и рационализирането на техническите изисквания, процедурите за изпитване и правилата за одобряване на типа на моторните превозни средства също така подкрепят по-общата цел на Съюза за насърчаване на постепенна интеграция на държавите кандидатки в пазара на Съюза. Като насърчава сближаване на нормативните уредби, съгласуване с правилата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и последователно прилагане на достиженията на правото на ЕС, настоящият регламент допринася за намаляване на техническите пречки пред търговията, укрепване на интегрираните европейски вериги за създаване на стойност в автомобилната промишленост и подобряване на устойчивостта и конкурентоспособността на европейската автомобилна екосистема, без да се засяга автономията на правото на Съюза или вземането на решения.
- 5) За да се подобрят условията на труд на водачите, пътната безопасност и лоялната конкуренция, с Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 на

---

406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) № 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>41</sup> Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>42</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор (COM(2025) 95 final).

Европейския парламент и на Съвета<sup>43</sup> се изисква монтирането на тахограф в товарни превозни средства с тегло над 3,5 тона. В член 3, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014 обаче на държавите членки се позволява да освободят от това изискване превозните средства, посочени в член 13, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

- 6) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън обхвата на тези регламенти. Спазването на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 изисква значителни усилия за операторите и водачите на превозни средства и води до забавяне на увеличаването на броя на електрическите леки търговски превозни средства с батерия.
- 7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф за електрическите леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона.
- 8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за електрически леки търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози.
- 9) За да се намали тежестта, която монтажът и употребата на тахограф създава за непрофесионалните водачи, които управляват големи къмпинг-автомобили с нетърговска цел, както и въздействието, което тя може да има върху търсенето на такива превозни средства, националните органи следва да могат да освобождават тези превозни средства и дейности от правилата за време за управление и почивка и употреба на тахограф, при условие че не се застрашават целите, посочени в член 1 от въпросния регламент.
- 10) С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета се позволява одобряването на типа на моторни превозни средства по отношение на нивото на шума и акустичните системи за сигнализиране за превозно средство чрез Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>44</sup> или чрез правилата на ООН, включително правила № 138<sup>45</sup>, № 51<sup>46</sup> и № 59<sup>47</sup> на ИКЕ на

---

<sup>43</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

<sup>44</sup> Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО (ОВ L 158, 27.5.2014 г., стр. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

<sup>45</sup> Правило № 138 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — единни разпоредби за одобряване на тихи пътни превозни средства по отношение на тяхната намалена чуваемост [2017/71] (ОВ L 9, 13.1.2017 г., стр. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

<sup>46</sup> Правило № 51 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства, имащи най-малко четири

ООН. С тази паралелна система се създава риск от разпокъсаност на пазара. Освен това Регламент (ЕС) № 540/2014 е загубил актуалност поради липса на актуализации в сравнение с трите правила на ИКЕ на ООН, посочени по-горе. За да се гарантира последователна рамка и пълно съгласуване с правилата на ООН, Регламент (ЕС) № 540/2014 следва да бъде отменен и приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 следва да се измени, така че да се позволи спазване само на приложимите правила на ООН.

- 11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията<sup>48</sup> и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631<sup>49</sup>). Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.
- 12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> от превозни средства),

---

колела, по отношение на излъчването на звук от тях [2018/798] (ОВ L 138, 4.6.2018 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>47</sup> Правило № 59 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобряването на резервни шумозаглушителни уредби [2025/844] (ОВ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

<sup>48</sup> Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: [https://eur-  
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj](https://eur-<br/>http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj)).

<sup>49</sup> Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства М1.

- 13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-категория малки електрически превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в сравнение с по-тежките и по-скъпите.
- 14) Както е обявено в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор, Комисията предстои да изготви препоръка на Комисията с варианти за схеми за стимулиране, които са доказано ефективни за насърчаване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии и са в съответствие с правилата в областта на конкуренцията. Препоръките до държавите членки за фискални (т.е. субсидии за закупуване, освобождаване от данъци, освобождаване от такса за изминато разстояние) и нефискални (т.е. разпределяне на права за паркиране въз основа на размер, специализирана инфраструктура за зареждане с електроенергия и т.н.) мерки също биха могли да се основават на новата под-категория превозни средства — малки електрически леки автомобили.
- 15) В член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО<sup>50</sup> относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории превозни средства се изисква монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за превозни средства от категории N2 и N3. По силата на този член тези превозни средства могат да се използват на пътя само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта. Изискването за монтиране е заложено в законодателството за одобряване на типа на моторните превозни средства с Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета.
- 16) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. С това изискване се създават ненужни разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки търговски превозни средства с нулеви емисии. Поради това е уместно превозните средства с нулеви емисии от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното

---

<sup>50</sup> Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 година относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.

- 17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при  $-7^{\circ}\text{C}$ ) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от  $-7^{\circ}\text{C}$  до  $38^{\circ}\text{C}$ ). Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение.
- 18) В приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257 се съдържа изискване за изпитването на двигателите на тежкотоварните превозни средства демонстрационните изпитвания да се провеждат за всички приложими горива за всеки тип превозно средство. За да се намалят значително административните разходи, свързани с тези изпитвания, без да се прави компромис с екологичните стандарти, е целесъобразно да се въведат изисквания за изпитване на равнището на категория превозни средства в таблици 1, 2, 3, 4, 7 и 8 от въпросното приложение V.
- 19) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат системи за бордово следене (системи ОВМ) и устройства за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (устройства ОВФСМ), които имат за цел да се улеснят проверките за съответствие в реално време, усилията за хармонизиране, надзорът на жизнения цикъл, да се понижат разходите за изпитване и да се оптимизират принудителните мерки за изпълнение. За да се получават, обработват и запамятват ефективно данните от системите ОВМ и устройствата ОВФСМ, е необходимо да се поясни, че оправомощаването на Комисията да приема мерки за изпълнение обхваща също и приемането на методи и изисквания, необходими за следенето на съответствието на типовете превозни средства.
- 20) За да се осигури правна яснота след отмяната на Регламент (ЕС) № 540/2014, който съдържаеше разпоредба за отмяна на Регламент 70/157/ЕИО на Съвета<sup>51</sup>, е необходимо в настоящия Регламент да се предвиди отмяната на Директива 70/157/ЕИО на Съвета. За да се предостави достатъчно време на производителите на превозни средства да коригират своите производствени процеси, е уместно да се предвиди преходен период, през който превозните средства все още биха могли да се одобряват в съответствие с Регламент (ЕС) № 540/2014,

---

<sup>51</sup> Директива 70/157/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно допустимото ниво на шума и изпускателната уредба на моторни превозни средства (ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### Изменения на Регламент (ЕО) № 561/2006

Член 13, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:

- 1) вмъква се следната буква еа):  
„еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркетото или полуремаркетото, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;“;
- 2) добавя се следната буква т):  
„т) къмпинг-автомобили, съгласно определението в част А, т. 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, използвани изключително за нетърговски превози.“.

### *Член 2*

#### Изменения на Регламент (ЕС) 2018/858

Регламент (ЕС) 2018/858 се изменя, както следва:

- 1) В член 5 се вмъква следният параграф 4:  
„4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (РЕV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.“
- 2) Приложения I и II се изменят в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

### *Член 3*

#### Изменение на Регламент (ЕС) 2019/2144

В член 9 от Регламент (ЕС) № 2019/2144 се вмъква следният параграф 5а:

„5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N<sub>2</sub>, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.“.

### *Член 4*

#### Изменения на Регламент (ЕС) 2024/1257

Регламент (ЕС) 2024/1257 се изменя, както следва:

- 1) В член 14, параграф 4 буква й) се заменя със следното:  
„й) методите, изискванията и изпитванията, включително праговете на съответствие, за гарантиране на работата на ОБФСМ устройствата, системите OBD и ОБМ и датчиците на тези устройства и системи, за предаването към устройство извън борда на превозното средство на данните, записани от такива устройства и системи, включително с цел следене на съответствието на типовете превозни средства;“;
- 2) Приложение V се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

#### Член 5

Отмяна

1. Регламент (ЕС) № 540/2014 се отменя.
2. Директива 70/157/ЕИО се отменя, считано от 1 юли 2027 г.

#### Член 6

Преходни разпоредби

Сертификатите за съответствие за нови превозни средства, произведени след [Служба за публикации: моля да се посочи датата на влизане в сила на настоящия регламент] и одобрени преди 1 юли 2028 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 540/2014, ще продължат да са в сила за целите на членове 48 и 49 от Регламент (ЕС) 2018/858.

#### Член 7

Влизане в сила и прилагане

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

2. Той се прилага от [двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*]. Член 3 обаче ще бъде в сила от ...[датата на транспониране в предложението за изменение на Директива 92/6]

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

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент  
Председател

За Съвета  
Председател

## ЗАКОНОДАТЕЛНА ОБОСНОВКА ЗА ФИНАНСОВОТО И ЦИФРОВТО 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.	Специфична(и) цел(и).....	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 равнището на 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

### 1.2. Съответни области на политиката

### 1.3. Цели

#### 1.3.1. Общи цели

#### 1.3.2. Специфична(и) цел(и)

Специфична цел №

#### 1.3.3. Очаквани резултати и отражение

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

#### 1.3.4. Показатели за изпълнението

*Да се посочат показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.*

### 1.4. Предложението/инициативата е във връзка с:

- ново действие
- ново действие след пилотен проект/подготвително действие<sup>52</sup>
- 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

<sup>52</sup> Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

--

- 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 равнището на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

Основания за действие на равнището на ЕС (ex-ante)
--

Очаквана генерирана добавена стойност от ЕС (ex-post)
---

- 1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

--

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

--

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

--

**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**

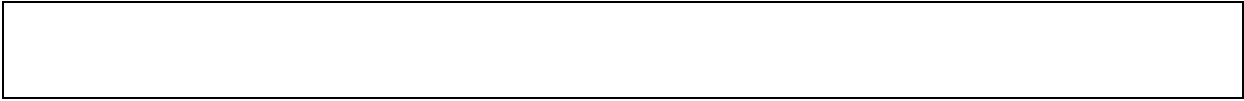
- от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
- от изпълнителните агенции

**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**

--

### **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*

--

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

--

*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)*

--

### **2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

--

### 3. ПРОГНОЗНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

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

- Съществуващи бюджетни редове

*По реда 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. <sup>53</sup>	от държави от ЕАСТ <sup>54</sup>	от държави кандидатки и потенциални кандидати <sup>55</sup>	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

*По реда 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 потенциални кандидати	от други трети държави	други целеви приходи
	[XX.YY.YY.YY]	Многогод./едногод.	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

<sup>53</sup> Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

<sup>54</sup> ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

<sup>55</sup> 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
<b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД &lt;.....&gt;</b>	Поети задължения	=1а+1б+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Плащания	=2а+2б+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>	
			2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.		
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Плащания	5)	0,000	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	0,000
<b>ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ &lt;....&gt;</b> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Плащания	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Функция от многогодишната финансова рамка</b>	Номер	
--	-------	--

ГД: <.....>			Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>
			2024 г.	2025 г.	2026 г.	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
<b>Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми</b>							
Бюджетен ред		3)					0,000
<b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД &lt;.....&gt;</b>	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.
<b>Бюджетни кредити за оперативни разходи</b>							
Бюджетен ред	Поети задължения	1а)					0,000
	Плащания	2а)					0,000
Бюджетен ред	Поети задължения	1б)					0,000
	Плащания	2б)					0,000
<b>Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми</b>							
Бюджетен ред		3)					0,000
<b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД &lt;.....&gt;</b>	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	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
<b>ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ &lt;...&gt;</b> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Плащания	=5+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

			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
<b>ОБЩО бюджетни кредити по функции 1—6</b> от многогодишната финансова рамка (референтна стойност)	Поети задължения	=4+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Плащания	=5+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

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

<b>ОБЩО ГД &lt;.....&gt;</b>	Бюджетни кредити	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
------------------------------	------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

ГД: <.....>		Година 2024 г.	Година 2025 г.	Година 2026 г.	Година 2027 г.	<b>ОБЩО МФР 2021— 2027 г.</b>
• Човешки ресурси		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
• Други административни разходи		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>ОБЩО ГД &lt;.....&gt;</b>	Бюджетни кредити	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

<b>ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка</b>	(Общо поети задължения = Общо плащания)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
---	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

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

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

### 3.2.1.2. Бюджетни кредити от външни целеви приходи

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

<b>Функция от многогодишната финансова рамка</b>	Номер	
--	-------	--

ГД: <.....>	Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>
	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
<b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД &lt;.....&gt;</b>	Поети задължения	=1а+1б+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Плащания	=2а+2б+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
ГД: <.....>			Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>	
			<b>2024 г.</b>	<b>2025 г.</b>	<b>2026 г.</b>	<b>2027 г.</b>		
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
<b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД &lt;.....&gt;</b>	Поети задължения	=1а+1б+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Плащания	=2а+2б+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
			Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>	
			<b>2024 г.</b>	<b>2025 г.</b>	<b>2026 г.</b>	<b>2027 г.</b>		
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	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	16)						0,000
	Плащания	26)						0,000
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за специфични програми								
Бюджетен ред		3)						0,000
<b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД &lt;.....&gt;</b>	Поети задължения	=1a+16+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Плащания	=2a+26+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>	
			2024 г.	2025 г.	2026 г.	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	
<b>ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ &lt;....&gt;</b> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Плащания	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Година	Година	Година	Година	<b>ОБЩО МФР 2021—2027 г.</b>	
			2024 г.	2025 г.	2026 г.	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	
<b>ОБЩО бюджетни кредити по функции 1—6</b>	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
--	----------	------	-------	-------	-------	-------	-------

<b>Функция от многогодишната финансова рамка</b>	<b>7</b>	„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
<b>ОБЩО ГД &lt;.....&gt;</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
Бюджетни кредити					

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
<b>ОБЩО ГД &lt;.....&gt;</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
Бюджетни кредити					

<b>ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка</b>	(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.

<b>ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7</b>	Поети задължения	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
от многогодишната финансова рамка	Плащания	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

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	↓	Вид <sup>56</sup>	Среден разход	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															
				Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход	Бр.	Разход
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 1 <sup>57</sup> ...																			
— Резултат																			
— Резултат																			
— Резултат																			
Междинен сбор за специфична цел № 1																			
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 2...																			
— Резултат																			

<sup>56</sup> Крайните продукти са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (например брой финансирани обмени на учаси се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

<sup>57</sup> Описана в раздел 1.3.2. „Специфична(и) цел(и)“

Междинен сбор за специфична цел № 2																
<b>ОБЩО</b>																

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	Година	Година	Година	ОБЩО 2021— 2027 г.
	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	
<b>ФУНКЦИЯ 7</b>					
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
<b>Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Извън ФУНКЦИЯ 7</b>					
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
<b>Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>ОБЩО</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.3.2. *Бюджетни кредити от външни целеви приходи*

ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ	Година	Година	Година	Година	ОБЩО 2021— 2027 г.
	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	
<b>ФУНКЦИЯ 7</b>					
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
<b>Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Извън ФУНКЦИЯ 7</b>					
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
<b>Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>ОБЩО</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.3.3. *Общо бюджетни кредити*

ОБЩО ГЛАСУВАНИ БЮДЖЕТНИ КРЕДИТИ + ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ	Година	Година	Година	Година	ОБЩО 2021— 2027 г.
	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	
<b>ФУНКЦИЯ 7</b>					
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
<b>Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Извън ФУНКЦИЯ 7</b>					

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
<b>Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>ОБЩО</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

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.
<b>• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)</b>					
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
<b>• Външен персонал (в ЕПРВ)</b>					
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
<b>ОБЩО</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

##### 3.2.4.2. Финансирани от външни целеви приходи

ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ		Година 2024 г.	Година 2025 г.	Година 2026 г.	Година 2027 г.
<b>• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)</b>					
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
<b>• Външен персонал (в еквиваленти на пълно работно време)</b>				
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
	— в делегациите на ЕС	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
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2.4.3. Общо нужди от човешки ресурси

<b>ОБЩО ГЛАСУВАНИ БЮДЖЕТНИ КРЕДИТИ + ВЪНШНИ ЦЕЛЕВИ ПРИХОДИ</b>	Година	Година	Година	Година
	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.
<b>• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)</b>				
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
<b>• Външен персонал (в еквиваленти на пълно работно време)</b>				
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
	— в делегациите на ЕС	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
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

		<b>функция 7 или „Научни изследвания“</b>	<b>ред ВА</b>	<b>от такси</b>
Длъжности в щатното разписание			Не е приложимо	
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 „Цифрово измерение“.

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

### 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)
- налага използване на неразпределения марж по съответната функция от МФР и/или използване на специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР
- налага преразглеждане на МФР

### 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 <sup>58</sup>			
		Година 2024	Година 2025	Година 2026	Година 2027

<sup>58</sup>

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.

Статия .....					
--------------	--	--	--	--	--

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

--

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

--

#### 4. ЦИФРОВО ИЗМЕРЕНИЕ

##### 4.1. Изисквания, свързани с цифрови аспекти

Препратка към изискването	Описание на изискването	Засегнати от изискването субекти	Процеси (обобщено)	Категории
Член 2, параграф 1	Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се изменя и допълва настоящият регламент, за да определя технически изисквания за изцяло електрически превозни средства (РЕV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) по отношение на комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на тези превозни средства с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане	Европейската комисия Национални органи Икономически оператори	Обмен на данни	Данни

Член 4, параграф 1	Комисията ще предприема мерки, в сътрудничество с държавите членки, когато е необходимо, за да гарантира, че данните от системите ОВМ и устройствата ОВФСМ се получават, обработват и съхраняват ефективно по хармонизиран начин.	Европейската комисия Национални органи Икономически оператори	Обмен на данни	Данни
Член 4, параграф 2	методите, мерките, изискванията и изпитванията, включително праговете на съответствие, за гарантиране на работата на устройствата ОВФСМ, системите ОВД и ОВМ и датчиците на тези устройства и системи, както и на предаването към устройство извън борда на превозното средство на данните, записани от такива устройства и системи	Европейската комисия Национални органи Икономически оператори		Данни

#### 4.2. Данни

Вид на данните	Препратка към изискванията	Стандарт и/или спецификация (ако е приложимо)
Данни, свързани с комуникацията на изцяло електрическите превозни средства (РЕV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (ОVС-НЕV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи,	Член 2	Комисията ще предприеме мерки за определяне на техническите спецификации.

способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане		
Данни от системите ОВМ и устройствата ОВФСМ	Член 4	Комисията ще предприеме мерки за определяне на техническите спецификации.

### Съответствие с Европейската стратегия за данните

*Обяснение на това по какъв начин изискванията са в съответствие с Европейската стратегия за данните*

Комисията трябва да предприема мерки за установяване на съответствие с Европейската стратегия за данните

### Съответствие с принципа на еднократност

*Обяснение на това по какъв начин е бил разгледан принципът на еднократност и е била проучена възможността за повторно използване на съществуващи данни*

В делегираните актове ще се отчита принципът на еднократност.

*Обяснение на това по какъв начин новосъздадените данни съответстват на принципа за лесно намиране, достъпност, оперативна съвместимост и повторно използване и отговарят на стандартите за високо качество*

Всички подробности ще бъдат описани в бъдещите делегирани актове.

### Потоци от данни

*Обобщено описание на потоците от данни*

Вид на данните	Препратка(и) към изискването(ията)	Субекти, които предоставят данните	Субекти, които получават данните	Задействане на обмена на данни	Честота (ако е приложимо)
Данни, свързани с комуникацията на изцяло електрически е превозни средства (РЕV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктур	Член 2	Производители на превозни средства Оператори на електроенергийни мрежи Други икономически оператори	Производители на превозни средства Оператори на електроенергийни мрежи Други икономически оператори	//	//

ата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане					
Данни от системите ОВМ и устройствата ОВFCM	Член 4	Производителите на превозни средства	Европейската комисия  Държавите членки	//	//

#### 4.3. Цифрови решения

Цифрово решение	Препратка(и) към изискването (ията)	Основни възложени функции	Отговорен субект	По какъв начин е осигурена достъпността?	По какъв начин е подхотно към повторното използване?	Използване на технологии с ИИ (ако е приложимо)
Хармонизирана инфраструктура за данни от ОВМ/ОВFCM на равнището на ЕС	Член 4	Комисията ще предприеме мерки за определяне на функционалните възможности.	Европейската комисия	В мерките ще се отчитат изискванията за достъпността.	В мерките ще се отчитат изискванията за повторно използване.	//

#### Цифрово решение № 1

Цифрова и/или секторна политика (когато са приложими)	Обяснение по какъв начин решението е в съответствие с политиката
---	--

<i>Акт за изкуствения интелект</i>	//
<i>Рамка на ЕС за киберсигурност</i>	Ще се отчитат в мерките.
<i>eIDAS</i>	Ще се отчитат в мерките.
<i>Единна цифрова платформа и IMI</i>	Ще се отчитат в мерките.
<i>Други</i>	//

#### 4.4. Оценка на оперативната съвместимост

Цифрова обществена услуга или категория цифрови обществени услуги	Описание	Препратка(и) към изискването(ията)	Решения за оперативно съвместима Европа (НЕ СЕ ПРИЛАГА)	Други решения за оперативна съвместимост
Оптимизирано наблюдение на ефективността на превозните средства в реалния свят съгласно Евро 7	Оптимизирано наблюдение на ефективността на превозните средства в реалния свят съгласно Евро 7	Член 4	//	

#### Цифрова обществена услуга № 1

Оценка	Мярка (мерки)	Потенциални оставащи пречки (ако е приложимо)
Съответствие със съществуващите цифрови и секторни политики		•
Организационни мерки за безпроблемно трансгранично предоставяне на цифрови обществени услуги	• Ще бъдат установени в мерките.	•
Мерки, предприети за	• Ще бъдат	•

<b>гарантиране на споделено разбиране на данните</b>	установени в мерките.	
<b>Използване на общоприети отворени технически спецификации и стандарти</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ще бъдат установени в мерките.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

#### 4.5. Мерки в подкрепа на цифровото изпълнение

<b>Описание на мярката</b>	<b>Препратка(и) към изискването(ията)</b>	<b>Роля на Комисията (ако е приложимо)</b>	<b>Субекти, които да бъдат включени (ако е приложимо)</b>	<b>Очакван график (ако е приложимо)</b>
Комисията ще предприеме мерки за определяне на общите технически спецификации.	Член 2 Член 4	Комисията приема такива актове	Държавите членки Икономически оператори	//