

Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 22 май 2026 г.
(OR. en)

8947/26

**Междунституционално досие:
2025/0421 (COD)**

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно екологосъобразните корпоративни превозни средства – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 18 декември 2025 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от пакета за автомобилната промишленост.
2. Предложението има за цел да се преодолее слабото навлизане и недостатъчната наличност на леки пътнически автомобили и лекотоварни микробуси с нулеви и ниски емисии чрез въвеждане на специфични цели за леките автомобили и лекотоварните микробуси с нулеви и ниски емисии в корпоративните автомобилни паркове, тъй като тези автомобилни паркове имат голям дял в регистрациите на нови превозни средства и по-бърз темп на обновяване. Насочването към корпоративните автомобилни паркове следва да повиши конкурентоспособността на автомобилната промишленост на ЕС и също така би имало страничен ефект върху пазара на употребявани превозни средства за тези превозни средства.

Освен това в него също така се предлага финансовата подкрепа от държавите членки за по-нататъшно ускоряване на навлизането на тези превозни средства, считано от 2028 г., да бъде ограничена до превозни средства с нулеви и ниски емисии, които са „произведени в Европейския съюз“, както ще бъде определено в Акта за ускоряване на промишлеността.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

3. Европейският парламент определи съвместна комисия по околна среда и транспорт по това предложение, като докладчици бяха г-н Tiemo Wölken (S&D, Германия – ENV) и г-н François Kalfon (S&D, Франция – TRAN). Европейският парламент планира да приеме позицията си на пленарната си сесия на 23 ноември 2026 г.
4. Европейският икономически и социален комитет прие становището си на 604^{-ата} си пленарна сесия на 18 март 2026 г. Комитетът на регионите все още не е приел становището си.

III. РАБОТА В СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

5. Работна група „Сухопътен транспорт“ започна разглеждането на предложението на 13 януари 2026 г. с общо представяне на предложението и придружаващата го оценка на въздействието. Работната група продължи работата си на 3 и 17 февруари, 3 и 17 март, 14 април и 19 май 2026 г.
6. След представянето на предложението и оценката на въздействието държавите членки като цяло изразиха подкрепа за целта за ускоряване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии и за укрепване на конкурентоспособността на автомобилната промишленост на Съюза. В същото време мненията относно най-подходящия регулаторен подход за постигане на тези цели се различават.

7. Някои държави членки считат, че допълването на подхода от страна на предлагането на стандартите CO₂ за леки и лекотоварни автомобили с мерки от страна на търсенето, насочени към корпоративните автомобилни паркове, би могло да допринесе за ускоряване на навлизането на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии и за създаване на стабилни водещи пазари за европейската автомобилна промишленост. Други държави членки изразяват загриженост относно задължителния характер и общата добавена стойност на предложените цели, тяхната пропорционалност по отношение на генерираната административна тежест, възможното въздействие върху предприятията и МСП и дали предложението може да бъде прекалено интервенционно. Тези опасения бяха отразени и в съвместен неофициален документ, представен от значителна група държави членки. Една държава членка се противопостави на предложението в настоящия му вид, като същевременно подкрепи целта за електрификация на автомобилния парк по принцип. Същевременно няколко държави членки, като запазиха резервите си по елементи от предложението, изразиха готовност да продължат техническите обсъждания с оглед на намирането на възможни компромисни решения.
8. По време на кипърското председателство работната група извърши първо цялостно разглеждане на предложението член по член. Обсъжданията бяха съсредоточени по-специално върху обхвата и определенията, равнището на амбиция на предложените цели, задълженията за докладване и административната тежест, както и взаимодействието на предложението със свързаните законодателни досиета, по-специално преразглеждането на стандартите CO₂ за леки и лекотоварни автомобили и Акта за ускоряване на промишлеността.
9. За да се улеснят обсъжданията и да се постигне напредък в техническата работа, председателството разпространи бележка с насоки и първо компромисно предложение, отразяващо бележките и предложенията за формулировки, направени от делегациите по време на обсъжданията. Първото компромисно предложение беше обсъдено на заседанието на работната група от 19 май 2026 г. и като цяло беше приветствано от делегациите като конструктивна основа за продължаване на техническите обсъждания, като същевременно останаха значителни резерви по ключови политически аспекти на предложението. Председателството също така улесни обмена на мнения относно осъществимостта на докладването и методиките за събиране на данни, като включи презентации от държавите членки относно съществуващите практики за регистрация и докладване. В този контекст няколко държави членки подчертаха необходимостта от допълнителна техническа работа по методологиите за събиране на данни и взаимовръзките между регистрите, за да се гарантира последователен и работещ подход във всички държави членки.
10. Държавите членки повдигнаха и въпроси относно изискването „произведено в Европейския съюз“ и възможните последици от него, включително по отношение на обхвата на понятието „финансова подкрепа“ и неговото взаимодействие с националните схеми за подпомагане. Няколко държави членки повдигнаха и въпроси относно

взаимодействието на член 4 с националните фискални правомощия. Обсъжданията по тези аспекти продължиха след публикуването на 4 март 2026 г. на предложението относно Акта за ускоряване на промишлеността. Същевременно държавите членки подчертаха, че ще е необходима допълнителна яснота по отношение на практическото значение на изискването за „произведено в Европейския съюз“, за да се оцени възможното въздействие на ограничаването на финансовата подкрепа до превозни средства, произведени под това обозначение. По-нататъшният напредък по тези аспекти ще зависи отчасти от напредъка на обсъжданията в съответните подготвителни органи, които разглеждат Акта за ускоряване на промишлеността.

11. Обсъжданията, проведени по време на кипърското председателство, дадоха възможност за полезни технически разяснения и за по-добро определяне на основните политически и хоризонтални въпроси, които изискват допълнителна работа. Същевременно обсъжданията потвърдиха тесните взаимовръзки между настоящото предложение, преразглеждането на стандартите CO₂ за леки и лекотоварни автомобили и Акта за ускоряване на промишлеността. Следователно напредъкът по тези свързани досиета ще има важно значение за по-нататъшната работа по предложението.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

12. Предвид посоченото по-горе Корепер и Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика) се приканват да вземат под внимание настоящия доклад за напредъка на заседанията си съответно на 27 май и 8 юни 2026 г.
