



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 14 юни 2019 г.
(OR. en)

10347/19

Междуетноститутуционално досие:
2019/0101(COD)

ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	14 юни 2019 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2019) 208 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 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.

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2019) 208 final.

Приложение: COM(2019) 208 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.6.2019 г.
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 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.

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

На 13 декември 2018 г. Общият съд постанови решение по дела T-339/16 (*Ville de Paris/Комисия*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Комисия*) и T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Комисия*), заведени срещу Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6)¹. С Регламент (ЕС) 2016/646 се определят коефициентите на съответствие, използвани за оценяване на съответствието на превозното средство с граничните стойности на емисиите при извършване на изпитване на емисиите в реални условия. Оспорваните коефициенти на съответствие са били използвани за постепенно намаляване на разликата между емисиите, измерени в реални условия на движение, и емисиите, измерени в лаборатория.

Съдът не се произнася по техническата необходимост на коефициентите на съответствие. Съдът установи, че Регламент (ЕС) 2016/646 „de facto“ променя граничната стойност от 80 mg/km, определена от Регламент (ЕС) № 715/2007, като дава възможност за по-високо равнище на емисиите в изпитвания за емисии в реални условия на движение, отколкото при измерването на емисиите в лабораторни условия. Съдът установи, че единствено законодателят е имал право да въведе коефициенти на съответствие, тъй като това засяга съществен елемент от законодателен акт (Регламент (ЕО) № 715/2007²). Поради това Съдът е отменил частта от Регламент (ЕС) 2016/646, с която са били установени коефициентите на съответствие.

Отмяната има частичен характер. Процедурата за изпитване в реални условия на движение, установена с Регламент (ЕС) 2016/427 на Комисията³ и допълнително изменена с регламенти (ЕС) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ и 2018/1832⁶, остава в сила и все още трябва да бъде следвана при одобряването на типа.

¹ ОВ L 109, 26.4.2016 г., стр. 1.

² Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. 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 (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

³ Регламент (ЕС) 2016/427 на Комисията от 10 март 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6), ОВ L 82, 31.3.2016 г., стр. 1.

⁴ Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията от 20 април 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) ОВ L 109, 26.4.2016 г., стр. 1.

⁵ Регламент (ЕС) 2017/1154 на Комисията от 7 юни 2017 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията 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, на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и на Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 и на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите в реални условия на движение от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (текст от значение за ЕИП) (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 708—732).

⁶ Регламент (ЕС) 2018/1832 на Комисията от 5 ноември 2018 г. за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и

Необходимостта от приемане на настоящото предложение произтича пряко от решението на Общия съд по дела Т-339/16, Т-352/16 и Т-391/16, а бързото му приемане е жизненоважно, за да се избегне правна несигурност относно одобренията на типа, които вече са предоставени след 1 септември 2017 г., както и върху бъдещите одобрения на типа. Наистина, от основно значение е икономическите оператори да имат яснота относно приложимите правила във възможно най-кратък срок и при всички случаи до влизането в сила на решението на 23 февруари 2020 г. За свеждане до минимум на възможния риск от правна несигурност, посоченият в член 3 срок, е равен на три дни.

За да се избегне правната несигурност относно вече предоставени след 1 септември 2017 г. одобрения на типа, Общият съд забавя действието на отмяната за максимален срок от 12 месеца (т.е. до 23 февруари 2020 г.), за да бъде дадено време на Комисията да изпълни решението.

Междувременно, за да се избегне ненужна тежест за производителите, които вече са проектирали своите превозни средства с оглед на приетата по-рано процедура за изпитване на емисиите в реални условия, Комисията реши да предложи на Европейския парламент и на Съвета да се възстановят приетите преди това коефициенти на съответствие.

Освен това Комисията предлага също законодателят да предостави на Комисията правомощия за ежегодно преразглеждане в посока намаляване на коефициентите на съответствие, определени от законодателя, с цел да се отрази напредъкът в точността на преносимото измервателно оборудване. Това ще даде възможност постепенно да се намалят още повече емисиите на азотните оксиди (NOx) в реални условия на движение.

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

Регламентите за емисиите са приети като част от рамката на ЕС за одобрение на типа на леки автомобили, микробуси, камиони, градски и междуградски автобуси. Последователните стандарти „Евро“ се обозначават с арабски цифри за леки превозни средства (леки автомобили и микробуси) и римски цифри за тежкотоварните превозни средства (камиони, автобуси и туристически (междуградски) автобуси). Най-новите стандарти са Евро 6 — за леките превозни средства, и Евро VI — за тежкотоварните:

- В Директива 2007/46/ЕО⁷ се предвижда обща правна рамка за одобряването на типа на леки автомобили, микробуси, камиони, градски и междуградски автобуси.
- С Регламент (ЕО) № 715/2007 за стандартите „Евро“ 5 и 6, на емисиите на регулираните замърсители от автомобилите, по-специално на азотните оксиди (NOx, т.е., комбинираните емисии на NO и NO₂), се определят гранични стойности от 80 mg/km.

Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията с цел подобряване на изпитванията и процедурите за одобряване на типа по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари, включително на тези за съответствие в експлоатация и за емисии в реални условия на движение, както и с цел въвеждане на устройства за следене на разхода на гориво и електроенергия, ОВ L 301, 27.11.2018, стр. 1.

⁷ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

- С Регламент (ЕО) № 692/2008 се прилага и изменя Регламент (ЕО) № 715/2007 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.
- В Регламенти 2017/1151 (относно хармонизираната в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства) и 2018/1832 (относно емисиите в реални условия на управление 4) се определят новите процедури за изпитване за одобрение на типа на превозните средства и се дава възможност за изпитвания в реални условия, включително извършване на изпитвания от независими сертифицирани лаборатории.
- В Регламент (ЕО) № 2009/2009 се съдържа изискването новите тежкотоварни превозни средства и двигатели да отговарят на новите гранични стойности по отношение на емисиите и се въвеждат допълнителни изисквания относно достъпа до информация.
- Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI).

Последователните европейски стандарти за емисиите доведоха до значително намаляване на емисиите на частици в отработилите газове като маса (PM) и като брой (PN) на праховите частици, както и до намаляване на други замърсители, напр. въглеродороди (HC) и въглероден оксид (CO). Въпреки това, емисиите на NOx и по-специално на азотен диоксид (NO₂) от автомобилния транспорт не са намалели толкова, колкото се очакваше с въвеждането на стандартите „Евро“ от 1991 г. до наши дни. Това се дължи на факта, че емисиите по време на „реални“ условия на движение често са по-високи от тези, измерени по време на изпитването за одобрение на типа (по-специално за дизелови превозни средства).

За да се намери решение за високите емисии на пътя от пътническите превозни средства, при които през последните години беше наблюдавано значително разминаване с резултатите от изпитванията в лабораторни условия, Комисията разработи процедурата за изпитване в реални условия на движение (RDE), която се прилага от 1 септември 2017 г. Тази процедура за изпитване, която отразява по-добре реалните емисии на пътя и намалява разликата между емисиите, измерени в реални условия на движение, и емисиите, измерени в лаборатория, използва преносими бордови анализатори за измерване на емисиите по време на изпитвания, провеждани в близки до реалните пътни условия.

Процедурата за изпитване в реални условия на движение допълва лабораторната процедурата, за да се провери дали нивата на емисиите на азотни оксиди и на прахови частици като брой (PN), измерени по време на лабораторните изпитвания, остават ниски и в реални условия на движение. Лекотоварните превозни средства, сертифицирани в съответствие с последната версия на стандартите за емисиите „Евро 6d-TEMP“ или „Евро 6d“ са сертифицирани по отношение на емисиите в реални условия на движение.

В допълнение към същественото изменение на режима на изпитване, с 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 ще се даде възможност

за ефективно наблюдение на пазара по отношение на екологичните характеристики на превозните средства.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

През последните десетилетия в Европейския съюз качеството на въздуха се подобри, което е резултат от съвместните усилия на ЕС и националните, регионалните и местните органи. Това включва намаляване на емисиите на замърсители на въздуха от 2000 г. досега с 10 % до 70 % в зависимост от замърсителя (и намаление от 42 % за NO_x). Това намаляване се дължи освен това и на успехите в ограничаването на емисиите посредством интегриране на изискванията за опазване на околната среда в транспортния сектор⁸.

Въпреки това, пред градовете в Европейския съюз продължават да стоят сериозни проблеми с концентрацията на азотен диоксид (NO₂) във въздуха извън домовете, като автомобилният транспорт продължава да има най-голям принос за случите на превишаване на пределно допустимите стойности, предвидени в Директивата относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (Директива 2008/50/ЕО) за защита от рискове за човешкото здраве и околната среда. През 2016 г. 19 държави членки са докладвали за превишени нива⁹, най-често в градските зони и поради високите нива на NO_x (NO + NO₂) на емисиите от местното пътно движение. Емисиите на NO_x от дизелови автомобили и микробуси, които може да са значително по-високи при действителни условия на движение, отколкото нормативните гранични стойности на емисиите, измерени при лабораторния цикъл на изпитване, имат значителен принос за това¹⁰.

Задължителните гранични стойности за емисиите на дизелови автомобили в ЕС бяха постепенно намалени от 500 mg/km в стандарта Евро 3 до 80 mg/km в стандарта Евро 6 (в стандартите Евро 1 и 2 за дизелови автомобили нямаше определени гранични стойности на емисиите)¹¹. Налице са обаче данни, че независимо от все по-строгите пределни стойности на NO_x, които са проверени при лабораторни условия и стандартизиран изпитвателен цикъл, действителните емисии на NO_x в реални условия на движение не са намалели в същата степен (Weiss et al. 2011 г.)

В отговор на това Комисията разработи процедура за измерване на емисиите в реални условия на движение (RDE). Новата процедура за изпитване е изключително важна за контрол на емисиите на NO_x от дизеловите автомобили в реални условия на движение. За първи път тя се прилага в началото на 2016 г. за целите на мониторинга за допълване на лабораторното изпитване, а за нови типове превозни средства тя е приложима от 1 септември 2017 г.; От 1 септември 2019 г. тя ще се прилага за всички нови превозни средства.

⁸ За повече информация: COM (2018) 330 „Европа, която закриля: Чист въздух за всички“.

⁹ За повече информация: ЕИП, 2019 г. Air Quality in Europe – 2018 Report (Качеството на въздуха в Европа — доклад от 2018 г.), стр. 64. В доклада се съдържа и подробна информация за използваната методика.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Движението по пътищата е причина за около 40 % от емисиите на азотни оксиди в ЕС. Около 80 % от общите емисии на азотни оксиди от движението по пътищата се дължат на дизеловите автомобили.

¹¹ Граничната стойност на NO_x в Евро 6 бе въведена през 2007 г. и започна да се прилага за нови типове през септември 2014 г., а за нови превозни средства — от септември 2015 г.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на това предложение е член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

По силата на други разпоредби относно одобрението на типа на моторни превозни средства разглежданото действие се основава на член 114 от ДФЕС, с който се гарантира функционирането на вътрешния пазар.

Намесата на Европейския съюз е нужна поради необходимостта да се избегне създаването на пречки пред единния пазар в сферата на автомобилната промишленост и поради транснационалното измерение на замърсяването на въздуха и изменението на климата. Дори ако последиците от въздействието на основните токсични атмосферни замърсители са по-изразени в близост до източника, въздействието върху качеството на въздуха не се ограничава до местно ниво и трансграничното замърсяване е сериозен екологичен проблем, който често обезсмисля националните мерки. Моделирането на атмосферата показва, че изпускането на замърсители в една държава членка оказва влияние на замърсяването в други държави членки. За да се реши проблемът със замърсяването на въздуха, е необходимо координирано действие, обхващащо целия ЕС.

• Пропорционалност

Предложението е пропорционално, тъй като осигурява необходимата законодателна промяна, като същевременно не излиза извън рамките на необходимото за постигане на целите, а именно — намаляване на емисиите от замърсителите, отделяни от моторните превозни средства, от една страна, и гарантирането на правна сигурност за производителите на превозни средства, от друга. Предложението осигурява необходимите правни условия за поддържане, доколкото е възможно, на еднакви условия на конкуренция за производителите.

• Избор на инструмент

Използването на регламент е подходящо, тъй като се изменя съществуващ регламент.

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

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Не е приложимо

• Консултации със заинтересованите страни

Преди приемането на коефициентите на съответствие за RDE Комисията изпрати въпросник до заинтересованите страни от автомобилния сектор. Във въпросника се съдържаха искане за техническа информация и данни, които да бъдат използвани в оценката на Комисията. Въпросите бяха насочени към следните три точки:

а) състав на новите паркове дизелови автомобили по отношение на технологиите за намаляване на NO_x;

б) всички налични данни относно настоящите резултати за емисиите в реални условия на движение на тези превозни средства;

в) информация относно базовия им потенциал за подобряване на показателите по отношение на емисиите на NOx.

Получени бяха четири отговора. Отговорите бяха от Европейската асоциация на автомобилните производители (ACEA), Асоциацията за контрол на емисиите чрез катализатори (AECC), асоциация на производители на превозни средства (отговор, предоставен при условие за анонимност) и голям доставчик за етап 1 (отговор, представен при условие за анонимност). Нито един отделен производител на превозни средства не сподели информация, въпреки писмените и няколко устни искания в съответните работни групи. От четирите получени отговора само този на AECC и на големия доставчик за етап 1 предоставиха съответните информация и данни. Останалите два отговора се оказаха не особено полезни в дадения контекст.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Преди приемането на Регламент (ЕС) 2016/646, Съвместният изследователски център на Комисията (JRC) реализира мета-проучване на данните за емисиите на NOx от изпитвания с преносими системи за измерване на емисиите (PEMS), извършени с превозни средства с дизелов двигател, отговарящи на стандарта Евро 6. Полученият набор от данни обхващаше 36 превозни средства с дизелов двигател от различни видове и 234 отделни изпитвания пътувания. Наборът от данни беше пълен и надежден, и показва, че средното ниво на емисии на NOx от изпитване на пътя от превозните средства с отговарящ на стандарта Евро 6 дизелов двигател, беше около 4 (т.е. четири пъти по-висок от регулаторната гранична стойност на NOx).

- **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение не налага извършването на оценка на въздействието. Настоящата инициатива само изменя правния акт, с чиято помощ са установени съществуващите коефициенти на съответствие, необходими за правилното прилагане на процедурата на изпитване за емисии в реални условия на движение, и оправомощава Комисията допълнително да намали коефициентите на съответствие с цел да ги адаптира към техническия напредък. Коефициентите на съответствие не оказват въздействие върху съществуващите гранични стойности на емисиите, определени в Регламент (ЕО) № 715/2007, които са били обект на оценка на въздействието към момента на приемането на Регламент (ЕО) № 715/2007¹².

- **Основни права**

Това предложение не оказва въздействие върху защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не се прилага.

¹² Работен документ на службите на Комисията — Приложение към предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите и достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване, за изменение на Директива 72/306/ЕИО и Директива.../ЕО — Оценка на въздействието {COM (2005) 683 final}.

/* SEC/2005/1745 */

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**
Не се прилага.
- **Обяснителни документи (за директиви)**
Не се прилага.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 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.

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета² е един от отделните регулаторни актове от законодателната рамка за одобряване на типа, посочена в Директива № 2007/46/ЕО на Европейския парламент и Съвета³.
- (2) В Регламент (ЕО) № 715/2007 се съдържа изискването новите лекотоварни превозни средства да отговарят на някои гранични стойности на емисиите (стандартите Евро 5 и Евро 6) и се определят допълнителни изисквания за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства. Специфичните технически разпоредби, необходими за изпълнението на посочения регламент, бяха определени в Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията⁴ и впоследствие в Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията⁵.

¹ ОВ С , , р .

² Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. 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 (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

³ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

⁴ Регламент (ЕО) № 692/2008 от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни

- (3) Изискванията за одобрение на типа по отношение на емисиите от моторните превозни средства по отношение на емисиите постепенно бяха направени значително по-строги с въвеждането на нормите Евро и тяхното последващо преразглеждане. Въпреки че като цяло превозните средства реализираха значително намаляване на емисиите в целия обхват на регулираните замърсители, това не е така при емисиите на NOx от дизеловите двигатели или при частиците при бензиновите двигатели с директно впръскване, които се монтират по-специално на лекотоварните превозни средства. Поради това са необходими действия за коригиране на тази ситуация.
- (4) Комисията извърши подробен анализ на процедурите, изпитванията и изискванията за одобряване на типа, предвидени в Регламент (ЕО) № 692/2008 въз основа на собствени проучвания и информация от външни източници и заключи, че емисиите, отделени в реални условия на движение по път от превозни средства, одобрени по нормите Евро 5/6, значително надвишават емисиите, измерени според регулаторния „Нов европейски пътен цикъл“ (NEDC), по-специално по отношение на емисиите на NOx от превозни средства с дизелов двигател.
- (5) В отговор на това Комисията разработи нова методика за изпитване за емисии в реални условия на движение — процедурата за изпитване за емисии в реални условия на движение. Процедурата за изпитване за емисии в реални условия на движение беше въведена с регламенти (ЕС) 2016/427⁶ и (ЕС) 2016/646⁷ на Комисията, впоследствие включена в Регламент (ЕС) 2017/1151 и допълнително подобрена с Регламент (ЕС) 2017/1154 на Комисията⁸.

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 (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

⁵ 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, 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).

⁶ Регламент (ЕС) 2016/427 на Комисията от 10 март 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 82, 31.3.2016 г., стр. 1).

⁷ Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията от 20 април 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 109, 26.4.2016 г., стр. 1).

⁸ Регламент (ЕС) 2017/1154 на Комисията от 7 юни 2017 година за изменение на Регламент (ЕС) 2017/1151 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, на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и на Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 и на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите в реални условия на движение от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 708).

- (6) С Регламент (ЕС) 2016/646⁹ бяха въведени датите за прилагане на процедурата за изпитване за емисии в реални условия на движение, както и критерии за съответствие за нея. За тази цел бяха използвани специфични за всеки замърсител коефициенти на съответствие с оглед да се вземе предвид статистическата и техническата неопределеност на измерванията, извършени с помощта на преносими системи за измерване на емисиите (PEMS).
- (7) На 13 декември 2018 г. Общият съд постанови решение по съединени дела T-339/16, T-352/16 и T-391/16¹⁰ във връзка с иска за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/646. Общият съд е отменил частта от Регламент (ЕС) 2016/646, с която се определят коефициентите на съответствие, използвани за оценяване на съответствието на резултатите на резултатите от изпитването в реални условия на движение с граничните стойности на емисиите, посочени в Регламент (ЕО) № 715/2007. Съдът е установил, че единствено законодателят е имал право да въведе посочените коефициенти на съответствие, тъй като те засягат съществен елемент от Регламент (ЕО) № 715/2007.
- (8) Общият съд не е поставил под съмнение техническата обосновка на коефициентите на съответствие. Поради това и като се има предвид, че на настоящия етап на технологично развитие все още съществува разлика между емисиите, измерени в реални условия на движение, и емисиите, измерени в лаборатория, целесъобразно е да се въведат коефициентите на съответствие в Регламент (ЕО) № 715/2007.
- (9) За да се позволи на производителите да се съобразят с граничните стойности на емисиите съгласно Евро 6 в контекста на процедурата за изпитване за емисии в реални условия на движение, критериите за съответствие с тази процедура следва да се въведат на две стъпки. През първата стъпка, по искане на производителя следва да се прилага временен коефициент на съответствие, докато през втората следва да се прилага само окончателният коефициент на съответствие. Комисията следва да преразглежда окончателните коефициенти на съответствие с оглед на техническия напредък.
- (10) Договорът от Лисабон въведе възможността законодателят да делегира на Комисията правомощието да приема незаконодателни актове от общ характер, които допълват или изменят определени несъществени елементи от законодателен акт. Мерките, които могат да бъдат предмет на делегирането на правомощия, предвидено в член 290, параграф 1 от ДФЕС, съответстват по принцип на тези, които попадат в обхвата на процедурата по регулиране с контрол, установена по силата на член 5а от Решение № 1999/468/ЕО на Съвета¹¹. Следователно е необходимо разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007, които предвиждат използването на процедурата по регулиране с контрол, да бъдат приведени в съответствие с член 290 от ДФЕС.

⁹ Регламент (ЕС) 2016/646 на Комисията от 20 април 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 109, 26.4.2016 г., стр. 1).

¹⁰ Решение от 13 декември 2018 г. — *Ville de Paris, Ville de Bruxelles and Ayuntamiento de Madrid v Commission*, T-339/16, T-352/16 и T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията (ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23).

- (11) С оглед да се спомогне за постигане на целите на Съюза за качеството на въздуха и да се намалят емисиите от превозните средства, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие член 290 от Договора за функционирането на Европейския (ДФЕС) по отношение на подробните правила относно конкретни процедури, изпитвания и изисквания на одобряването на типа. Това делегиране следва да включва допълване на Регламент № 715/2007 чрез такива преразгледани правила, както и на изпитвателните цикли, използвани за измерване на емисиите; изисквания за прилагане на забраната за използване на измервателни коригиращи устройства, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисиите; мерки, необходими за прилагане на задължението на производителя да осигурява неограничен и стандартизиран достъп до информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство; приемане на преразгледана процедура за измерване на прахови частици. Делегирането следва освен това да включва и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 с цел преразглеждане на окончателните коефициенти на съответствие в посока на намаляването и, за да се отрази техническият напредък при PEMS и преработване на граничните стойности, основани на масата на частиците, и въвеждане на гранични стойности, основаващи се на броя на частиците. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (12) За да се осигури приемственост в прилагането с оглед на техническия напредък, в съответствие с член 5а от Решение № 1999/468/ЕО следва да се завършат текущите към момента на влизане в сила на настоящия регламент процедури по регулиране с контрол, по които комитетът вече е изразил становище.
- (13) На Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да се създадат еднакви условия за прилагането на член 4, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹².
- (14) Като се има предвид, че целите на настоящия регламент, а именно да се установят правила относно емисиите от моторните превозни средства, с цел да се допринесе за постигането на основните цели за качество на въздуха, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, тъй като моторните превозни средства с валидно одобрение на типа могат да бъдат предлагани на пазара независимо от националните граници, а по-скоро, поради мащаба и последиците от действието, могат да бъдат по-добре постигнати на

¹² Регламент (ЕС) 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

(15) Поради това Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде съответно изменен.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 715/2007 се изменя, както следва:

1) Член 2, параграф 2 се заменя със следното:

„2. По искане на производителя одобрение на типа, издадено съгласно настоящия регламент, може да се разшири от превозните средства, обхванати от параграф 1, така че да обхване и превозните средства от категории М₁, М₂, N₁ и N₂, съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, чиято базова маса не надвишава 2840 kg и които отговарят на изискванията на настоящия регламент.“;

2) в член 3 уводната част се заменя със следното:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:“;

3) Член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Производителите доказват, че всички нови превозни средства, продавани, регистрирани или пускани в движение в Общността, са получили одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент. Производителите доказват, че всички нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, за които се изисква одобрение на типа, продавани или пускани в експлоатация в Общността, са получили одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент.

Тези задължения включват спазване на граничните стойности за емисиите, предвидени в приложение I. За целите на определянето на съответствието с граничните стойности на емисиите за Евро 6, посочени в таблица 2 на приложение I, стойностите на емисиите, определени по време на всяко изпитване за емисиите в реални условия на движение, следва да се разделят на приложимия коефициент на съответствие, посочен в таблица 2а от приложение I. Резултатът трябва да остане под граничните стойности за емисиите, зададени в таблица 2 от въпросното приложение“;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Посредством актове за изпълнение Комисията установява специалните процедури и изисквания, посочени в параграфи 2 и 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.“;

4) Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент.“;

б) уводното изречение в параграф 3 се заменя със следното:

„3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с оглед допълване на параграфи 1 и 2 чрез определяне на конкретни изисквания и разработване на специфични процедури, изпитвания за одобряването на типа, установено в настоящия параграф, по-специално ще се отнася до:“;

5) В член 6, параграф 7 второто изречение се заменя със следното:

В случай че в дадения момент такава информация все още не е налична или все още не съответства на настоящия регламент, производителят я предоставя в рамките на шест месеца от датата на одобрението на типа.“;

6) Член 8 се заменя със следния текст:

“Article 8

Делегирани актове относно достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на моторното превозно средство

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с оглед прилагането на членове 6 и 7. Това включва определянето и актуализирането на техническите спецификации, отнасящи се до начина, по който се предоставя информация относно СБД и ремонта и техническото обслужване на моторното превозно средство, като се обръща специално внимание на специфичните нужди на МСП.“.

7) Член 10 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Считано от 2 юли 2007 г., ако даден производител отправи такова искане, националните органи не могат, на основания във връзка с емисиите или разхода на гориво на превозните средства, да откажат да предоставят ЕО одобрение на типа или национално одобрение на типа за нов тип превозно средство, или да забранят регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на ново превозно средство, когато съответното превозно средство е в съответствие с настоящия регламент, и по-специално с граничните стойности за Евро 5, посочени в таблица 1 към приложение I или граничните стойности за Евро 6, посочени в таблица 2 на приложение I, при спазване на член 4, параграф 1, втора алинея.“

б) параграфи 4 и 5 се заменят със следното:

„4. Считано от 1 септември 2014 г и от 1 септември 2015 г. по отношение на превозни средства от категория N₁, класове II и III и категория N₂, националните органи отказват, на основания във връзка с емисиите или разхода на гориво, да издават ЕО одобрение на типа или национално одобрение на типа на нови типове превозни средства, които не отговарят на изискванията на

настоящия регламент, и по-специално на тези за граничните стойности за Евро 6, посочени в таблица 2 от приложение I.

Съответствието с граничните стойности на емисиите съгласно Евро 6 се определя по време на всяко изпитване за емисии в реални условия на движение, като се взема предвид специфичният за всеки замърсител коефициент на съответствие, посочен в таблица 2а от приложение I в съответствие с член 4, параграф 1, втора алинея.

5. Считано от 1 септември 2014 г. и от 1 септември 2016 г. — за превозни средства от категория N₁, класове II и III и категория N₂, по отношение на нови превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и по-специално на тези относно граничните стойности за Евро 6, посочени в таблица 2 на приложение I [„както е определено в съответствие с параграф 4“], националните органи смятат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 18 от Директива 2007/46/ЕО и на основания, свързани с емисиите или разхода на гориво, забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива превозни средства.

Съответствието с граничните стойности на емисиите съгласно Евро 6 се определя по време на всяко изпитване за емисии в реални условия на движение, като се взема предвид специфичният за всеки замърсител коефициент на съответствие, посочен в таблица 2а от приложение I в съответствие с член 4, параграф 1, втора алинея.“;

8) Член 11, параграф 1 се заменя със следното:

„1. За нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, одобрени съгласно настоящия регламент, националните органи забраняват продажбата или монтирането им в превозно средство когато не са от тип, за който е издадено одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент.“;

9) в член 12, параграф 1, първа алинея се заменя със следното:

„1. Държавите членки могат да предвиждат финансови стимули по отношение на серийно произвеждани превозни средства, които са в съответствие с настоящия регламент.“;

10) В член 14 параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с оглед на приемането на следните мерки, въз основа на резултатите от Програмата за измерване на прахови частици на ИКЕ на ООН, провеждана под егидата на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, без да се снижава нивото на опазване на околната среда в рамките на Съюза:

а) да изменя настоящия регламент за целите на преразглеждането на граничните стойности за масата и броя на частиците, определени в приложение I;

б) да допълва настоящия регламент чрез приемането на преразгледана процедура за измерване на броя на частиците.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с цел:

а) допълване на настоящия регламент с цел адаптиране на процедурите, изпитванията и изискванията, както и на циклите на изпитване, използвани за измерване на емисиите с цел адекватното отразяване на емисии при реални условия на движение;

б) изменение на настоящия регламент с цел адаптиране към техническия напредък на специфичните за всеки конкретен замърсител окончателни коефициенти на съответствие, посочени в таблица 2а в приложение I.“;

11) Вмъква се следният член 14 а:

„Член 14 а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 3, член 8 и член 14, параграфи 2 и 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... *[дата на влизане в сила]*. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощието, посочено в член 5, параграф 3, член 8 и член 14, параграфи 2 и 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 3, член 8 и член 14, параграфи 2 и 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

12) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 40, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“;
- 13) Приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент не засяга започналите процедури по силата на член 5, параграф 3, член 8 и член 14, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, за които вече има становище на комитета в съответствие с член 5а от Решение № 1999/468/ЕО.

Член 3

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател