



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 16 юли 2021 г.
(OR. en)

10906/21

Междуинституционално досие:
2021/0197(COD)

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа MARTINE DEPREZ, директор
Дата на получаване:	15 юли 2021 г.
До:	Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2021) 556 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2021) 556 final.

Приложение: COM(2021) 556 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2021 г.
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Със съобщението относно **Европейския зелен пакт**¹ беше поставено началото на нова стратегия за растеж на ЕС, която има за цел превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика. В него бе потвърдена отново решимостта на Комисията да бъдат поставени по-амбициозни цели в областта на климата и Европа да се превърне в първия климатично неутрален континент до 2050 г. Освен това Комисията има за цел здравето и благосъстоянието на гражданите да бъдат защитени от свързаните с околната среда рискове и въздействия. Изключително тежките последствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказваха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

Борбата с изменението на климата е неотложно предизвикателство. В съответствие с научните констатации в специалния доклад на Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC) до около 2050 г. е необходимо да бъдат постигнати нулеви нетни емисии на CO₂ в глобален мащаб, както и климатична неутралност при всички останали парникови газове по-късно до края на този век. Това неотложно предизвикателство изисква по-енергични действия от страна на ЕС, който трябва да се прояви с водещата си роля в световен мащаб, постигайки климатична неутралност до 2050 г. Тази цел е заложена в съобщението „Чиста планета за всички – европейска стратегическа дългосрочна визия за просперираща, модерна, конкурентоспособна и неутрална по отношение на климата икономика“².

Въз основа на цялостна оценка на въздействието в съобщението на Комисията от септември 2020 г. със заглавие „**Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г.**“³ бе предложено ЕС да си постави по-амбициозни цели заедно с всеобхватен план за повишаване по отговорен начин на обвързващата цел на Европейския съюз за 2030 г. за постигане на най-малко 55 % нетно намаление на емисиите. Поставянето на една по-амбициозна цел за 2030 г. днес внася яснота за лицата, които разработват политики и за инвеститорите, които в идните години няма да залагат в своите решения равнища на емисиите, които са несъвместими с целта на ЕС — постигане на климатична неутралност до 2050 г. Целта за 2030 г. е в хармония с целта по Парижкото споразумение повишаването на температурата в световен мащаб да се ограничи до значително под 2 °C и да се полагат усилия то да се задържи до 1,5 °C.

На заседанието си през декември 2020 г. Европейският съвет одобри новата обвързваща цел на ЕС за 2030г.⁴ Той също така прикани Комисията „*да направи оценка на начините, по които всички икономически сектори могат да допринесат оптимално за постигането на целта за 2030г., и да представи необходимите предложения, придружени от задълбочен анализ на екологичното, икономическото и социалното въздействие на равнище държава членка, като се вземат предвид националните*

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final

⁴ Заседание на Европейския съвет (10 и 11 декември 2020 г.) — Заключение; EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

планове в областта на енергетиката и климата и като се преразгледат съществуващите възможности за гъвкавост“.

За тази цел **Европейският законодателен акт за климата**, договорен със съзаконодателите, ще направи правно обвързваща целта на ЕС за постигане на климатична неутралност и ще постави по-амбициозна цел за 2030 г. — най-малко 55 % нетно намаление на емисиите в сравнение с равнищата от 1990 г.

За да последва начертаното в Европейския законодателен акт за климата и да постигне поставената по-амбициозна цел за 2030 г., Комисията направи преглед на действащото законодателство в областта на климата и енергетиката, съгласно което емисиите на парникови газове се очаква да намалят с едва 40 % до 2030 г. и с 60 % до 2050 г.

Настоящият законодателен пакет, наречен „Подготвени за цел 55“ и обявен в Плана на Комисията относно климатичните цели⁵, е най-пълноценният градивен елемент от усилията за постигане на амбициозната нова цел в областта на климата до 2030 г. Съгласно с него всички стопански отрасли и политики ще трябва да дадат своя принос, включително автомобилният транспорт.

Транспортът е единственият отрасъл, в който емисиите на парникови газове (ПГ) нарастват. Това важи и за **емисиите на ПГ от автомобилния транспорт**. Те представляват почти 20 % от общите емисии на ПГ в ЕС и са нараснали значително от 1990 г. насам. Качеството на въздуха продължава да зависи от трафика и задръстванията и вследствие на това все по-голям брой градове въвеждат зони с ниски или нулеви емисии, ограничавайки движението на превозни средства с двигатели с вътрешно горене, а някои държави членки обявиха постепенното преустановяване на продажбите на автомобили с този тип двигатели.

Автомобилната промишленост е от ключово значение за икономиката на ЕС и на нея се падат над 7 % от БВП на ЕС. Тя осигурява работни места — пряко или косвено, в областта на производството, продажбите, поддръжката, строителството, транспорта и транспортните услуги — за 14,6 милиона европейци. ЕС е сред най-големите производители на моторни превозни средства в света и се явява технологичен лидер в този отрасъл. Инвестициите на ЕС в научноизследователска и развойна дейност възлизат на 60,9 милиарда евро годишно.

Автомобилният отрасъл търпи значително структурно преобразуване, включително поради новостите в областта на чистите и цифровите технологии, по-специално преминаването от двигатели с вътрешно горене към технологии с нулеви и ниски емисии, както и към все по-застъпените в производството свързани превозни средства. Поставената амбициозна цел следва да позволи на автомобилния отрасъл да запази и затвърди водещата си позиция в технологиите на бъдещето, особено предвид международната конкуренция.

Стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност⁶ разглежда по-общите предизвикателства на прехода към мобилност с нулеви емисии и начертава пътна карта за стабилното извеждане на европейския транспорт на правилния път към устойчиво и интелигентно бъдеще.

Придружаващият стратегията план за действие включва политики, насочени, наред с другото, към по-засилено навлизане на превозните средства с нулеви емисии и на свързаната с тях инфраструктура. Преминаването към превозни средства с нулеви

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ COM(2020) 789 final

емисии ще предотврати замърсяването и ще подобри здравето на нашите граждани; то също така подкрепя усилията за постигане на **амбициозната цел за нулево замърсяване** от Европейския зелен пакт, изложена подробно в Плана за действие за нулево замърсяване⁷.

Стандартите за емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства са ключов фактор за намаляване на емисиите на CO₂ в сектора, както се посочва в съобщението „Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г.“.

Общата цел на настоящото предложение е то да допринесе за постигане на климатична неутралност до 2050 г. и съответно, в хармония с Европейския законодателен акт за климата, да способства за постигането на най-малко 55 % нетно намаление на емисиите на парникови газове до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г.

Предложението преследва **три конкретни цели**. Първата е да допринесе за постигането на целите в областта на климата за 2030 г. и 2050 г. чрез намаляване на емисиите на CO₂ от леките автомобили и леките търговски превозни средства.

Предвид факта, че стандартите за емисиите на CO₂ нямат незабавно отражение върху намаляването на емисиите от автомобилния парк, както и динамиката на обновяването на автомобилния парк, е важно да бъдат предприети действия на ранен етап, за да се гарантира постигане на дългосрочната цел.

Втората конкретна цел е **потребители и граждани** да се възползват от по-масовото въвеждане на превозни средства с нулеви емисии. Основните очаквани ползи се отнасят не само до подобреното качество на въздуха, по-специално в градовете. Стандартите за емисиите на CO₂ карат производителите да пускат повече превозни средства с нулеви емисии, а с нарастването на производството потребителите се радват на по-достъпни модели превозни средства с нулеви емисии и на значителни икономии на енергия от използването на превозни средства с нулеви емисии, което води до намаляване на общите разходи за придобиване на такива превозни средства.

Третата конкретна цел е да се стимулират **иновациите в технологиите с нулеви емисии**, като по този начин се засили **технологичното лидерство** на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост и се стимулира заетостта в ЕС. Автомобилният сектор успешно разработва и произвежда съвременни технологии за превозни средства с вътрешно горене и ги реализира на световния пазар, но той трябва да насочи повече инвестиции в технологиите с нулеви емисии. В този глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия световен преход към мобилност с нулеви емисии. Предложението е неутрално по отношение на технологиите и ще бъде придружено от мерки за насърчаване на горивата с нулеви емисии и на инфраструктурата за зареждане.

Очакват се и допълнителни съпътстващи ползи — **повишена енергийна ефективност и енергийна сигурност**.

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

Настоящият пакет „Подготвени за цел 55“ в областта на климата и енергетиката представлява съдържателна крачка към преразглеждането на законодателството на

⁷ COM/2021/400 final, вж. също в този контекст Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа и Директива (ЕС) 2016/2284 за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители.

Съюза с цел привеждането му в съответствие с по-амбициозните цели на ЕС в областта на климата. Всички инициативи в пакета са тясно свързани помежду си.

Законодателното предложение относно стандартите за емисиите на CO₂ от леки автомобили и леки търговски превозни средства допълва другите предложения от пакета, и запазва съгласуваността, по-специално със следните мерки.

Като гарантират намаляване на емисиите от автомобилния транспорт, стандартите за емисии на CO₂ по-специално помагат на държавите членки да постигнат своите цели съгласно **Регламент (ЕС) 2018/842 за разпределяне на усилията**⁸. Те стимулират възприемането на електрическите превозни средства и с това допринасят както за постигането на целите за енергийна ефективност, така и на целите в областта на възобновяемите енергийни източници, като осигуряват допълнителен начин за ползване на възобновяема енергия.

Между стандартите за емисиите на CO₂ и търговията с емисии при сградите и автомобилния транспорт е налице ясно изразено взаимно допълване. Стандартите за емисиите на CO₂ се отнасят до осигуряването на повече енергийно ефективни превозни средства/превозни средства с нулеви емисии, като определят изисквания за производителите на превозни средства по отношение на техните нови автомобилни паркове. Разширяването на търговията с емисии се отнася до използването на гориво от всички превозни средства. Това може да увеличи търсенето едновременно на повече енергийно ефективни превозни средства и на превозни средства с нулеви емисии, което ще спомогне за изпълнението на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от производителите на превозни средства.

Стандартите за емисии на CO₂, които водят до предлагане на нови превозни средства с нулеви емисии на пазара, се явяват мярка, която допълва и **Директивата за енергията от възобновяеми източници (ЕС) 2018/2001**⁹, с която ще се декарбонизира производството на електроенергия, използвана в електрическите превозни средства, и ще се стимулира навлизането на възобновяеми и нисковъглеродни горива за наличните превозни средства с двигатели с вътрешно горене.

Съществуват също така важни полезни взаимодействия между стандартите за емисиите на CO₂, подсилената схема за търговия с емисии (СТЕ)¹⁰ и Директивата за енергията от възобновяеми източници. Схемата за търговия с емисии и Директивата за енергията от възобновяеми източници ще стимулират декарбонизацията на производството на електроенергия, така че превозните средства с нулеви емисии, чието навлизане се стимулира от стандартите за емисиите на CO₂, постепенно да бъдат захранвани от възобновяеми енергийни източници, което ще доведе до декарбонизация на общите емисии „от източника на гориво до потребителя“.

Най-сетне, макар стандартите за емисиите на CO₂ да стимулират производството на превозни средства с нулеви емисии, **Директива 2014/94/ЕС относно**

⁸ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013.

⁹ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

¹⁰ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета.

инфраструктурата за алтернативни горива¹¹, която спомага за разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, представлява необходим допълнителен инструмент за преодоляване на пазарната пречка пред разгръщането на инфраструктурата. В тази насока стимули осигурява и Регламентът за разпределяне на усилията, който също насърчава държавите членки да приемат мерки в своите сектори на автомобилния транспорт.

Комбинацията от мерки за данъчно облагане на енергийните продукти, инвестиции в инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, ново ценообразуване за въглеродните емисии и актуализирани стандарти за CO₂ води до балансиран и икономически ефективен подход за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт, с който се преодоляват пречките и слабостите на пазара и се гарантира сигурност за инвеститорите при инвестирането в технологии с нулеви емисии.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Предложенията от пакета „Подготвени за цел 55“ са в съгласие с всички действия и политики на ЕС и спомагат за това ЕС да постигне поставената по-висока цел за 2030 г., както и да осъществи един успешен и справедлив преход към климатична неутралност до 2050 г., съгласно посоченото от Комисията в съобщението относно Европейския зелен пакт.

Пакетът „Подготвени за цел 55“, Инструментът на Европейския съюз за възстановяване и многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г. ще съдействат за осъществяването на двойния екологичен и цифров преход, към който Европа се стреми. Комбинирането на тези политики е отговор и на икономическата криза и ще ускори прехода към чиста и устойчива икономика, свързвайки действията в областта на климата и икономическия растеж. Инициативите от пакета са в съгласие и с политиките на Съюза за чиста и кръгова икономика, устойчива и интелигентна мобилност и с плана за действие за нулево замърсяване. Ако не се предприемат амбициозни действия за постигане на автомобилен транспорт с нулеви емисии, други отрасли на икономиката ще трябва да допринесат в по-голяма степен за постигане на общите цели на ЕС за намаляване на емисиите.

Както бе обявено в съобщението „**Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяване на Европа**“¹², Комисията ще работи заедно с публичните органи, заинтересованите страни и социалните партньори в рамките на съвместен творчески процес, за да се определят вариантите за екологичен и цифров преход, които ще подпомогнат разрастването на производството на превозни средства с нулеви емисии, бързото разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива и свързаното с това повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците.

Настоящата инициатива е в съгласие и с политиката на ЕС в областта на научните изследвания и иновациите. Предвижда се подкрепа за разработването на технологии с нулеви емисии и по линия на Рамковата програма на ЕС за научни изследвания и иновации, и по-специално чрез партньорства по програмата „Хоризонт Европа“.

Освен това, за да постигне повече съгласуваност между различните политики и както обяви в своето съобщение „**По-добро регулиране: обединяване на силите за по-**

¹¹ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

¹² COM(2020) 350 final

добро законотворчество¹³, Комисията подобрява своите насоки за по-добро регулиране, за да гарантира, че всички нейни инициативи са в съгласие с принципа за ненанасяне на значителни вреди, като по този начин спазва задълженията, определени в Европейския законодателен акт за климата.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на настоящото предложение е член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). В съответствие с член 191 и член 192, параграф 1 от ДФЕС Европейският съюз допринася за постигането, *inter alia*, на следните цели: опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда; насърчаване на международно равнище на мерки за справяне с регионални или световни проблеми на околната среда, и по-специално борбата с изменението на климата. Въз основа на член 192 от ДФЕС Съюзът вече прие политики за справяне с емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства чрез Регламент (ЕО) 443/2009 и Регламент (ЕС) 510/2011, които бяха отменени и заменени с Регламент (ЕС) 2019/631, в сила от 1 януари 2020 г.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Изменението на климата е трансграничен проблем, който не може да бъде решен от действия само на национално или местно ниво. Координацията на действията в областта на климата трябва да се осъществява на европейско равнище и, когато е възможно, на световно равнище. Действията на ЕС са оправдани от гледна точка на субсидиарността, както е посочено в член 5 от Договора за Европейския съюз. От 1992 г. насам Европейският съюз работи в посока разработването на съвместни решения и е движещ фактор за действия в световен мащаб за справяне с предизвикателствата, свързани с изменението на климата. По-специално, с предприемането на действия на равнището на ЕС ще се даде възможност за постигане на ефективност на разходите във връзка с изпълнението на целите за намаляване на емисиите до 2030 г. и в дългосрочен план, като същевременно ще се гарантира тяхната справедливост и екологосъобразност. В членове 191—193 от ДФЕС е потвърдена и уточнена компетентността на ЕС в областта на изменението на климата.

Предвид целта при намаляването на емисиите за 2030 г. и стремежа за постигане на климатична неутралност до 2050 г. са необходими по-решителни действия на ниво ЕС, за да се гарантира достатъчно съразмерно намаляване в отрасъла на автомобилния транспорт.

Инициативите на национално, регионално и местно равнище могат и да създадат полезни взаимодействия, но сами по себе си те няма да бъдат достатъчни. Без координирани действия на ниво ЕС чрез по-строги стандарти за емисиите на CO₂ съществува риск от фрагментиране на пазара поради разнообразието на националните схеми, които има различни по своята амбиция цели и проектни параметри. Самостоятелно отделните държави членки също така биха представлявали твърде малък пазар, за да постигнат същото равнище на резултати, поради което е необходим общоевропейски подход, който да стимулира промените на равнище промишленост и да доведе до икономии от мащаба.

¹³ COM(2021) 219 final

- **Пропорционалност**

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

Със законодателния акт за климата, договорен от Европейския парламент и Съвета, беше възприето до 2030 г. емисиите на парникови газове в цялата икономика и на национално равнище да бъдат намалени с най-малко 55 % под равнищата от 1990 г., а до 2050 г. ще бъде постигната климатична неутралност. Предложението се отнася за значителна част от тези емисии на парникови газове и избягва необходимостта от по-амбициозно намаляване на емисиите в други отрасли, където декарбонизацията е по-трудна. За да бъде постигната тази цел, в предложението се преразглеждат съществуващите стандарти за емисиите на CO₂ от леки автомобили и леки търговски превозни средства.

- **Избор на инструмент**

Предложението предвижда изменение на Регламент (ЕС) 2019/631, поради което регламентът е единственият подходящ правен инструмент. Като се има предвид, че Регламент (ЕС) 2019/631 е резултат от неотдавнашна преработка и че предлаганите изменения засягат само ограничен брой разпоредби, не се приема за целесъобразно съществуващият регламент да бъде наново преработен и/или заменен.

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

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

За повечето елементи на регламента заключенията от проучването за оценка от 2015 г.¹⁴, отразени в оценката на въздействието от 2017 г.¹⁵, остават валидни. Някои нови задължения, въведени с Регламент (ЕС) 2019/631, не са били обект на оценка, като се има предвид, че те или все още не са приложими, или все още не са изцяло изпълнени. Това се отнася по-специално за новите цели за 2025 г. и 2030 г. за автомобилния парк на целия ЕС и за механизма за стимулиране навлизането на превозните средства с нулеви и ниски емисии. Необходимо е обаче регламентът да бъде преразгледан, за да бъдат отразени амбициозните цели на Европейския зелен пакт, по-строгите цели за намаляване на емисиите на Европейския законодателен акт в областта на климата и последните новости на пазара. Тези промени бяха предмет на оценка на въздействието.

- **Консултации със заинтересованите страни**

За да събере фактология и да гарантира по-голяма прозрачност, от 13 ноември 2020 г. до 5 февруари 2021 г. Комисията организира обществена консултация по всяко от предложенията. Подробно резюме и резултатите от обществената консултация се съдържат в приложение 2 към оценката на въздействието на настоящото предложение.

Освен това първоначалната оценка на въздействието беше публикувана на 29 октомври 2020 г. и беше на разположение в продължение на 4 седмици.

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final

По-конкретно, за целите на настоящото предложение Комисията потърси отзиви по-специално от следните заинтересовани страни:

- Държави членки (национални, регионални органи)
- Производители на превозни средства
- Доставчици на компоненти и материали
- Доставчици на енергия
- Купувачи на превозни средства (частни лица, предприятия, фирми за управление на автомобилните паркове)
- Асоциации на водачи
- НПО в областта на околната среда, транспорта и интересите на потребителите
- Социални партньори

Освен обществената консултация и реакциите на първоначалната оценка на въздействието, бяха потърсени отзиви и по следните начини:

- Среци със съответните промишлени сдружения, представляващи производителите на автомобили, доставчиците на компоненти и материали, доставчиците на горива;
- Двустранни срещи с органите на държавите членки, производителите на превозни средства, доставчиците, социалните партньори и НПО;
- Становища на заинтересовани страни или на органи от държавите членки.

Основните констатации могат да бъдат обобщени по следния начин:

По-голямата част от респондентите от промишления сектор, публичните органи и други заинтересовани страни подкрепиха целта за „*намаляване на емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили с цел изпълнение на целта за намаление на емисиите с 55 % до 2030 г. и постигане на климатична неутралност до 2050 г.*“, докато при гражданите беше отбелязано разнообразие на мненията. Най-голяма подкрепа получиха целите за „*укрепване на конкурентоспособността и иновациите, утвърждаване на водещите позиции на промишлеността и стимулиране на заетостта във веригата за създаване на стойност в автомобилния отрасъл на ЕС*“ и за „*намаляване на общите разходи за притежание за потребителите*“.

Що се отнася до целевите равнища, в рамките на консултацията бяха изразени разнородни мнения относно бъдещата строгост на целите. Промислеността подкрепя донякъде въвеждането на по-строги цели от 2030 г. нататък, НПО — от 2025 г. нататък, публичните органи като цяло подкрепят по-строгите цели, докато при гражданите се наблюдава разнообразие от мнения. Що се отнася до графика на целите, промишлеността подкрепи определянето на цели на всеки пет години, докато други заинтересовани страни изразиха различни мнения в това отношение. Цената на превозните средства, ограниченият пробег и наличието на инфраструктура бяха посочени като особено съществени пречки пред навлизането на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии. Разнородни отговори бяха получени по отношение на това доколко е необходим механизмът за стимулиране и на видовете превозни средства, които да бъдат лансирани. Що се отнася до евентуалното въвеждане на механизъм за отчитане на горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници при

спазването на целта за емисиите от CO₂, според консултацията е налице разнопосочност на мненията.

- **Събиране и използване на експертни становища**

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

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

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

- **Оценка на въздействието**

Оценките на въздействието за различните инициативи от законодателния пакет „Подготвени за цел 55“ се опират на сценарии за интегрирано моделиране, които отразяват взаимодействието на различни инструменти на политиката върху икономическите оператори, за да се гарантира взаимно допълване, съгласувано и ефективно постигане на амбициозните климатични цели за 2030 г. и 2050 г.

Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, допълва направения анализ в оценката на въздействието от 2020 г. в подкрепа на плана относно климатичните цели за 2030 г.¹⁶ Това формира аналитичната основа за определяне на целта от най-малко 55 % нетно намаление на емисиите на ПГ до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г. и на целта за постигане на климатична неутралност до 2050 г.

Освен това, оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, бе разработена и изготвена в съответствие с приложимите указания за по-добро регулиране и на 19 април 2021 г. получи положително становище от Комитета за регулаторен контрол.

Препоръчаните от Комитета подобрения бяха включени в окончателната ѝ версия. Те засягат следното:

- изясняване на причините за преразглеждане на съществуващия Регламент (ЕС) 2019/631 и на съгласуваността и пропорционалността по отношение на други свързани законодателни инициативи;
- представяне на допълнителни доказателства за постижимостта на завишената цел за намаляване на емисиите и изясняване на плюсовете и минусите при трите варианта на целта;
- представяне на допълнителна информация относно въздействието на предпочитаните варианти върху конкурентоспособността, иновациите и плавния преход на отрасъла;
- отразяване на гледните точки на заинтересованите страни в анализа.

Варианти на политиката

¹⁶ SWD(2020) 176 окончателен.

В оценката на въздействието бяха анализирани групирани в три теми варианти на политиката, чрез които трябва да бъдат решени установените проблеми и да бъдат постигнати целите на политиката.

- (1) цели за емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили (нива, график, условия);

Що се отнася до целевите равнища, разгледаните варианти обхващат три криви до 2040 г., което също отразява това, че целта е да се постигне намаляване на емисиите от автомобилния транспорт с 90 % до 2050 г., като се има предвид, че автомобилите се движат по пътищата средно между 10 и 15 години.

За постигането на общата по-амбициозна цел за 2030 г. и на климатична неутралност до 2050 г., в предпочитания вариант целите за емисиите на CO₂ от автомобилния парк на целия ЕС както за леките автомобили, така и за леките търговски превозни средства, стават значително по-строги, считано от 2030 г. Това ще насочи усилията в необходимата посока, за да се ускори предлагането на пазара на превозни средства с нулеви емисии, ще бъде в услуга на автомобилистите и ще стимулира иновациите и технологичното лидерство, като същевременно ще ограничи нарастването на разходите за производителите.

Що се отнася до графика за въвеждане на по-строгите цели, предпочитаният вариант е да се запази регулаторният подход за определяне на намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди, но не по-често, за да се осигури достатъчна гъвкавост на производителите да управляват този преход. Поради това, за да се вземат предвид циклите на развитие в автомобилния отрасъл, е целесъобразно да се запазят целевите равнища, определени за 2025 г.

Възможните приходи от такси за извънредно количество емисии остават част от общия бюджет на ЕС. Другите разгледани варианти биха увеличили значително административната тежест, без да са от пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход.

Възможността установените в ЕС и извън ЕС производители на малки количества автомобили (т.е. тези с 1000 до 10 000 регистрации на нови автомобили или с 1000 до 22 000 регистрации на нови лекотоварни автомобили за една календарна година) да получат цел по дерогация, ще бъде премахната от 2030 г. нататък, което ще подобри ефективността и съгласуваността на законодателството. Тази времева перспектива осигурява на засегнатите производители преходен период, за да планират и да се адаптират към новите регулаторни изисквания. Тя е съобразена с датата на прилагане на по-строгите цели. Освобождаването се запазва за производителите с по-малко от 1000 регистрации на нови превозни средства за календарна година.

- (2) специфични стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV);

Бяха разгледани различни варианти по отношение на механизма за стимулиране на ZLEV — както по отношение на вида механизъм, така и на типа превозни средства, които той следва да обхваща. Предпочитаният вариант е от 2030 г. да се премахне механизмът за стимулиране на ZLEV както за леките автомобили, така и за леките търговски превозни средства, тъй като навлизането на пазара на ZLEV ще се стимулира от по-строгите цели за емисиите на CO₂, приложими от тази дата, което ще изисква от производителите да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии. Това също така би опростило законодателството и би го предпазило от неефективност.

- (3) механизъм за отчитане на потенциалния принос на възобновяемите и нисковъглеродните горива за целите на оценката на спазването на целите.

Тук бяха разгледани два варианта: въглероден корекционен коефициент / схема за кредитиране. Предпочитаният вариант обаче е да не се включва такъв счетоводен механизъм, тъй като това би размило отговорностите на различните участници в усилията за постигане на целите, би подкопало ефективността и ефикасността на законодателството и би увеличило административната тежест и сложност. Използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива ще получи подкрепа чрез преразглеждане на Директивата за енергията от възобновяеми източници, на системата за търговия с емисии и на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

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

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

Две от съществуващите разпоредби, т.е. „бонусния“ механизъм за стимулиране на превозните средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) и дерогацията за „малки серии“, се предлага да бъдат премахнати от 2030 г., което следва да допринесе за опростяването на законодателството. Същевременно регулаторната система ще продължи да осигурява гъвкавост, целяща да се намалят разходите за изпълнение на условията от страна на производителите.

Не се предлагат промени в режима на наблюдение на спазването на нормативните изисквания или в равнището на таксите за извънредно количество емисии. Следователно предложението няма да доведе до увеличение нито на административните разходи за производителите и компетентните национални органи, нито на разходите по правоприлагане за Комисията.

- **Основни права**

Предложението е съобразено с основните права и съблюдава принципите, признати в частност от Хартата на основните права на Европейския съюз¹⁷. По-специално, с него се допринася за постигането на целта за високо равнище на опазване на околната среда в съответствие с принципа на устойчиво развитие, както тази цел е формулирана в член 37 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Събирането, докладването и обработването на различни набори от данни са съществени елементи от изпълнението и прилагането на стандартите за емисиите на CO₂, които са допълнително разширени или коригирани в настоящото предложение. Въпросните набори включват данни с оглед на спазването на целите, за проверка на емисиите на CO₂ от превозните средства в експлоатация, както и данни за оценка на представителността на процедурата за одобрение на типа в сравнение с емисиите на CO₂ в реални условия. С оглед на важните правни последици, свързани с тези набори от данни, са необходими значителни усилия, за да се гарантира тяхната точност и надеждност, за което ще са необходими допълнителни ресурси в рамките на

¹⁷ ОВ С 326, 26.10.2012 г., стр. 391.

Комисията. Подробна разбивка на отражението върху бюджета се съдържа във финансовата обосновка.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• Планове за изпълнение и механизми за наблюдение, оценка и докладване

Налице е добре установена система за наблюдение на прилагането на Регламент (ЕС) 2019/631. Държавите членки ежегодно докладват на Комисията емисиите на CO₂ и масата на всички новорегистрирани леки и лекотоварни автомобили. Производителите имат възможност да уведомят Комисията за грешки в тези предварителни данни. Освен това от 2022 г. производителите и компетентните органи на държавите членки ще докладват на Комисията данни за разхода на гориво и енергия от леките и лекотоварните автомобили в реални експлоатационни условия.

Комисията, подпомагана от Европейската агенция за околната среда (ЕАОС), всяка година публикува окончателните данни от наблюдението за предходната календарна година, включително конкретните резултати на производителя спрямо зададените цели за емисиите на CO₂. Законодателството ще продължи да разчита на тази добре установена рамка за мониторинг и съответствие с изискванията. От 2022 г. с подкрепата и на ЕАОС Комисията ще публикува съпоставка между данните при одобрението на типа и тези за емисиите на CO₂ в реални условия.

• Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението

Член 1, параграф 1: Изменение на член 1 – Предмет и цели

В член 1, параграф 5 са преразгледани прилаганите от 2030 г. нататък цели за емисиите на CO₂ от автомобилния парк на целия ЕС за новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства. Добавя се нов параграф 5а, в който се определят целите за автомобилния парк на целия ЕС, които се прилагат от 2035 г.

За да бъде отчетена промяната в процедурата за изпитване за одобрение на типа, т.е. от новия европейски цикъл на движение (NEDC) до хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP), целите за автомобилния парк на целия ЕС са изразени като процентни намаления в сравнение с отправната точка от 2021 г. Отправната точка се определя въз основа на средната стойност на целите за специфичните емисии за 2021 г., когато, за да се избегне ненужно увеличение на равнището в началния момент, стойностите на емисиите, използвани като първоначални данни за изчислението, са измерените по WLTP, вместо стойностите на емисиите, обявени от производителите. Комисията ще публикува отправната точка от 2021 г. до 31 октомври 2022 г.

Механизмът за стимулиране навлизането на превозните средства с нулеви и ниски емисии, посочен в параграф 7, се премахва от 2030 г. нататък. За тази цел е необходима и промяна на датата, посочена в параграф 6.

Член 1, параграф 2: Изменение на член 2 – Приложно поле

Член 2, параграф 1 се изменя, за да се заменят препратките към рамковата директива за одобрение на типа — Директива 2007/46/ЕО¹⁸, която беше отменена от 1 септември

¹⁸ 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.

2020 г., с препратки към рамковия регламент за одобрение на типа — Регламент (ЕС) 2018/858¹⁹, който се прилага от тази дата.

Поради промяната в структурата между отменената директива и новия регламент измененията са необходими, за да се гарантира точността на препратките към нормативни актове.

Член 1, параграф 3: Изменение на член 3 – Определения

В член 3, параграф 1 изменението привежда определенията в съответствие с тези в законодателството за одобрение на типа и премахва определенията за „отпечатък“ и „товароносимост“, тъй като тези термини вече не са от значение за прилагането на регламента.

Член 1, параграф 4: Изменение на член 4 – Цели за специфични емисии

В член 4, параграф 1 се добавя алинея, в която се въвежда предпазна мярка, за да се избегне вероятността изчисляването на стойностите за целите за специфични емисии на производителя при определени условия да доведе до отрицателна стойност. В такъв случай целта за специфичните емисии следва да бъде 0 g CO₂/km.

Член 1, параграф 5: Изменение на член 7 – Мониторинг и отчитане на средните емисии

Вмъква се нов параграф ба, който предоставя на Комисията, като част от проверката на предварителните данни от мониторинга, възможността да поиска от органите по одобряване на типа и производителите да издават декларация за корекция в случаите, когато документацията за одобрение на типа или сертификатът за съответствие не могат да бъдат коригирани съгласно законодателството за одобряване на типа, например когато неточните данни се отнасят до одобрение на типа, което вече не е валидно.

Параграф 11, в който се предвижда отчитане на данни относно превозни средства от категории M₂ и N₂, се заличава, тъй като тези категории превозни средства попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/956 относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства²⁰.

Член 1, параграф 6: Изменение на член 10 – Дерогации за определени производители

В член 10, параграф 2 възможността производителите на нови 1000—10 000 леки пътнически автомобили или на нови 1000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година да кандидатстват за дерогация от целите за специфичните емисии, се премахва от 2030 г. нататък. Освобождаването се запазва за производителите, при които има по-малко от 1000 регистрации на нови превозни средства за календарна година.

Член 1, параграф 7: Изменение на член 13 – Проверка на емисиите на CO₂ от превозни средства в експлоатация

¹⁹ Регламент (ЕС) 2018/858 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.

²⁰ Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства.

В член 13, параграф 3 се добавя разпоредба, която дава възможност на Комисията да поиска от орган по одобряване на типа да издаде декларация за корекция, в случай че не могат да бъдат направени корекции в документацията за одобрение на типа или сертификатите за съответствие съгласно съответното законодателство за одобряване на типа, например поради изтичане на валидността им.

Член 1, параграф 8: Изменение на член 14 – Корижиране на стойностите на M_0 и $T M_0$

В член 14, параграф 2 се поправя правното основание, за да се предвиди изменение на приложение I, което е в съответствие с настоящата практика, заменяйки настоящата формулировка, която се отнася до регламент за допълване на Регламент (ЕС) 2019/631.

Член 1, параграф 9: Нов член 14а – Доклад за напредъка

Добавя се нов член 14а, в който се определя задължението на Комисията да докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии и да оценява необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на прехода.

Член 1, параграф 10: Изменение на член 15 – Преглед и доклад

В член 15, параграф 1 се предвижда преразглеждане на Регламент (ЕС) 2019/631 за 2026 г., а параграфи 2—5, в които са изброени редица елементи, които да бъдат взети предвид при настоящия преглед, се заличават.

Добавя се нов параграф 9, за да се осигури правно основание за изменение на формулите за изчисляване на целите за специфичните емисии в приложение I, част Б, когато това е необходимо, за да се вземе предвид специфичната процедура, приложима за леки търговски превозни средства, чийто тип се одобрява на няколко етапа. Т.е. това се отнася до процедурата, приложима за случаите, когато превозното средство се произвежда от повече от един производител и отговорността за емисиите на CO_2 на напълно комплектуваното превозно средство се възлага на производителя на базовото превозно средство. За да се осигури на производителя сигурност при планирането, се прилага специална процедура за определяне на емисиите на CO_2 и на масата на тези леки търговски превозни средства с многоетапно одобрение на типа. Комисията е оправомощена да определи процедурата за превозните средства с многоетапно одобрение на типа и в случай на преразглеждане на тази процедура може също така да коригира формулите за изчисляване на целите за специфичните емисии.

Член 1, параграф 11: Изменение на член 17 – Упражняване на делегирането

В член 17, параграфи 2, 3 и 6 се добавя позоваване на новия член 15, параграф 9.

Член 1, параграф 12: Изменения на приложение I

Част А от приложение I, отнасяща се до леките пътнически автомобили, се изменя, за да бъдат отразени измененията на член 1. Това включва коригирането на формулите за изчисляване на целите за автомобилния парк на целия ЕС за 2030 г. и определянето на формулите за 2035 г. заедно с годишните цели за специфичните емисии за всеки производител, както и премахването на прилагането на коефициента за нулеви и ниски емисии (ZLEV) от 2030 г. нататък.

Част Б от приложение I, отнасяща се до леките търговски превозни средства, се изменя, както е посочено в част А, с допълнителното коригиране на формулите за определяне на стойностите на наклона, необходими за изчисляване на годишните цели за специфичните емисии. Тази корекция се прави, за да се гарантира справедливо разпределение на тежестта за намаляване на емисиите между производителите на по-

леки търговски превозни средства и производителите на по-тежки превозни средства от тази категория.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период.
- (2) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г.²³, се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение. Изключително тежките последици от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.
- (3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до

²¹ ОВ С, г., стр. .

²² ОВ С, г., стр. .

²³ Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final от 11 декември 2019 г.

2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

- (4) В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът поема ангажимент за намаление с най-малко 55 % до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на ЕС спрямо равнищата от 1990 г.
- (5) Съюзът си постави за цел до 2050 г. неговата икономика да постигне климатична неутралност. Посредством Регламент (ЕС) [--] на Европейския парламент и на Съвета²⁴ тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се въведе и обвързващ ангажимент на Съюза до 2030 г. да се намалят вътрешно нетните емисии на парникови газове (след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г.
- (6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.
- (7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове.
- (8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.
- (9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите що се отнася до качеството на въздуха и икономииите на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на

²⁴ Регламент (ЕС) [.../...] от [...] 2021 г. на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата) [ОВ L, .../...].

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ са технологично неутрални. Има и ще има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в прехода.

- (10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.
- (11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които поражда все по-мощното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. Когато е необходимо, следва да се предвиди финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.
- (12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява на всеки две години в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от двугодишните доклади по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

- (13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС е необходимо да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, както е определено в Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁷.
- (14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, поради което е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.
- (15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС от 2030 г. нататък производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и би застрашил ефективността на Регламент (ЕС) 2019/631. Поради това той следва да се премахне от 2030 г. Преди тази дата и следователно през цялото десетилетие въпросният механизъм ще продължи да способства за навлизането на превозните средства с емисии 0–50 g CO₂/km, включително на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, електрически превозни средства с горивни елементи, използващи водород и хибридните електрически превозни средства с възможност за

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

включване към електрическата мрежа с добри показатели. След тази дата хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.

- (16) Прилагането на стандартите за емисиите на CO₂ е тясно свързано с прилагането на законодателството за одобрение на типа. След отмяната и замената на 1 септември 2020 г. на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁸ с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета²⁹ е целесъобразно, с цел да се осигури постоянна съгласуваност между двата набора от инструменти, да се хармонизират допълнително определенията и актуализират препратките в Регламент (ЕС) 2019/631 към рамковото законодателство за одобрение на типа.
- (17) Усилията за намаляване на емисиите, необходими за постигане на целите за автомобилния парк на целия ЕС, се разпределят между производителите, като се използва крива на граничните стойности, базирана на средната маса на автомобилния парк на ЕС от нови превозни средства и на парка от нови превозни средства на производителя. Този механизъм е целесъобразно да се запази, необходимо е обаче да се предотврати с по-строгите цели за автомобилния парк на ЕС целта за специфичните емисии за даден производител да стане отрицателна. По тази причина е необходимо да се поясни, че когато се получи такъв резултат, целта за специфичните емисии следва да бъде определена на 0 g CO₂/km.
- (18) За да се гарантира справедливо разпределение на усилията за намаляване на емисиите, двете криви на граничните стойности за по-леки и по-тежки леки търговски превозни средства следва да бъдат коригирани, за да отразяват по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO₂.
- (19) Стойностите, използвани за изчисляване на целите за специфичните емисии и средните специфични емисии на даден производител, се основават на данните, записани в документацията за одобрение на типа и в сертификатите за съответствие на съответните превозни средства. От съществено значение за гарантиране на ефективността на стандартите за емисиите на CO₂ е данните, използвани за тези цели, да бъдат точни. Ако въпреки това бъдат установени грешки в данните, може да не бъде възможно, въз основа на законодателството за одобрение на типа, да бъде коригирана документацията за одобрение на типа или вече издадените сертификати за съответствие, когато данните се отнасят до одобрения на типа, които са престанали да бъдат валидни. В такива случаи Комисията следва да разполага с правомощие да поиска от съответните органи по одобряване на типа или, когато е приложимо, от производителите, да изготвят декларация за корекция, въз основа на която стойностите, използвани

²⁸ 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 (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

²⁹ 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).

за определяне на това доколко производителите са постигнали своите цели могат да бъдат коригирани.

- (20) Докладването на данни за превозни средства от категории M₂ (автобуси) и N₂ (средно големи камиони) попада в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета³⁰ и поради това е целесъобразно това изискване да бъде заличено от Регламент (ЕС) 2019/631.
- (21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от 2030 г. нататък.
- (22) С цел да се осигури правна яснота и съгласуваност с настоящата практика, е целесъобразно да се поясни, че корекциите на стойностите на M₀ и TМ₀ следва да се извършват чрез изменения на приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631, вместо да се предвижда акт за допълване на посочения регламент.
- (23) През 2026 г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в двугодишния доклад.
- (24) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии ще се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.
- (25) За да се гарантира възможността изчисляването на целите за специфичните емисии за производителите, отговорни за емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства с многоетапно одобрение на типа да се коригира така, че да се вземат предвид промените в процедурата за определяне на емисиите на CO₂ и масата на въпросните превозни средства, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението, когато това е необходимо, на изчислителните формули, посочени в част Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631. От особена важност е по време на своята подготвителна работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с

³⁰ Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1).

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.

(26) Поради това Регламент (ЕС) 2019/631 следва да бъде съответно изменен,
ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

(1) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се изменя, както следва:

i) в буква а) числото „37,5 %“ се заменя с „55 %“,

ii) в буква б) числото „31 %“ се заменя с „50 %“,

б) вмъква се следният параграф 5а:

„5а. От 1 януари 2035 г. се прилагат следните цели за автомобилния парк на целия ЕС:

а) за средните емисии на автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 100 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част А на приложение I;

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 100 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част Б на приложение I.

в) в параграф 6 думите „От 1 януари 2025 г.“ се заменят с „От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.“,

г) параграф 7 се заличава;

(2) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

а) в буква а) препратката към „приложение II към Директива 2007/46/ЕО“ се заменя с препратка към „член 4, параграф 1, буква а), подточка i) от Регламент (ЕС) 2018/858“,

б) буква б) се заменя със следното:

„б) категория N₁ съгласно определението в член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент (ЕС) 2018/858 и в приложното поле на Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които са регистрирани за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън Съюза („нови леки търговски превозни средства“); За целите на настоящия регламент и без да се засягат Регламент (ЕС) 2018/858 и Регламент (ЕО) № 715/2007, от 1 януари 2025 г. превозните средства с нулеви емисии от категория N с базова маса над 2610 kg или 2840 kg, в

зависимост от случая, се считат за леки търговски превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, ако превишението на базовата маса се дължи единствено на масата на системата за натрупване на енергия.“.

б) в параграф 3 препратката към „част А, точка 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО“ се заменя с препратка към „част А, точка 5 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858“;

(3) В член 3 параграф 1 се изменя, както следва:

а) уводното изречение се заменя със следното:

„За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от Регламент (ЕС) 2018/858. Прилагат се и следните определения:“,

б) букви б)—ж), и) и н) се заличават;

(4) в член 4, параграф 1 се добавя следната алинея:

„За целите на буква в), когато целта за специфичните емисии, определена в съответствие с част А, точка 6.3 от приложение I или част Б, точка 6.3. от приложение I, е отрицателна, целта за специфичните емисии е 0 g/km.“;

(5) Член 7 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф ба:

„ба. Когато Комисията установи, че предварителните данни, предоставени от държавите членки в съответствие с параграф 2, или данните, съобщени от производителите в съответствие с параграф 5, се основават на неверни данни в документацията за одобрение на типа или сертификатите за съответствие, Комисията уведомява органа по одобряване на типа или, когато е приложимо, производителя и изисква от органа по одобряване на типа или, когато е приложимо, от производителя да издаде декларация за корекция, в която се посочват коригираните данни. Декларацията за корекция се представя на Комисията и коригираните данни се използват за изменение на предварителните изчисления по параграф 4.“,

б) параграф 11 се заличава;

(6) В член 10, параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната 2029 година включително.“;

(7) В член 13, параграф 3 се добавя следното второ изречение:

„Когато данните в документацията за одобрение на типа не могат да бъдат поправени съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, отговорният орган по одобряване на типа издава декларация за корекция с коригирани данни и я представя на Комисията и на заинтересованите страни.“;

(8) в член 14, параграф 2 думите „за допълване на настоящия регламент, с които установяват мерките, посочени в“ се заменят с думите „за изменение на приложение I, както е предвидено в“;

(9) Вмъква се следният член 14 а:

„Член 14а

Доклад за напредъка

До 31 декември 2025 г. и на всеки две години след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на прехода, включително чрез финансови средства.

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г. Сред тях са въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, напредъкът към постигането на целите при изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, както се изисква по Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на климатична неутралност при мобилността, последствията при потребителите, напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии.“;

(10) Член 15 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. През 2028 г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на двугодишните доклади и ще представи доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

Ако е необходимо, докладът ще бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент.“;

б) параграфи 2—5 се заличават;

в) добавя се следният параграф 9:

„9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да изменя формулите, посочени в приложение I, част Б, когато подобни изменения са необходими, за да се вземе предвид процедурата за превозни средства с многоетапно одобрение на типа N1, съгласно с описаното в част А от приложение III.“;

(11) Член 17 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 думите „член 15, параграф 8“ се заменят с „член 15, параграфи 8 и 9“;

б) в параграф 3 думите „член 15, параграф 8“ се заменят с „член 15, параграфи 8 и 9“;

в) в параграф 6 думите „член 15, параграф 8“ се заменят с „член 15, параграфи 8 и 9“;

(12) приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия 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

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за Регламент за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата

1.2. Съответни области на политиката

Действия в областта на климата

Функция 3 — Природни ресурси и околна среда

Дял 9 — Околна среда и действия по климата

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

ново действие

ново действие след пилотен проект/подготвително действие³¹

продължаване на съществуващо действие

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

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общите цели на настоящото предложение е то да допринесе за постигане на климатична неутралност до 2050 г. и съответно, в хармония с Европейския законодателен акт за климата, да способства за постигането на най-малко 55 % нетно намаление на емисиите на парникови газове до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г.

Предложението е част от законодателния пакет „Подготвени за цел 55“ в областта на климата и енергетиката за 2030 г. Той има за цел да спомогне до 2030 г. да бъде постигната целта на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г. по икономически ефективен начин и за ограничаване на глобалното затопляне. Посредством настоящия законодателен пакет Комисията изпълнява своето задължение, определено в член 3 от Европейския законодателен акт за климата, да извърши преглед на съответното законодателство на Съюза, за да може горепосочената цел да бъде постигната.

1.4.2. Конкретни цели

Конкретните цели на предложението са:

1. Да допринесе за постигане на поставените цели — най-малко 55 % намаление на нетните емисии на ПГ до 2030 г. и на климатична неутралност до 2050 г. чрез преразглеждане и определяне на нови цели за автомобилния парк на целия ЕС с оглед на намаляване на емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили по икономически ефективен начин;

³¹ Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

2. Да бъде в услуга на потребителите с по-широкото навлизане на превозните средства с нулеви емисии, което ще подобри качеството на въздуха, най-вече в градовете, и ще доведе до икономии на енергия;

3. Да стимулира иновациите в технологиите с нулеви емисии, като по този начин се засили технологичното лидерство на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост на ЕС и се стимулира заетостта.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

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

Предложението ще гарантира намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства, ще бъде в услуга на потребителите чрез подобро качество на въздуха и икономии на енергия и ще засили технологичното лидерство на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост на ЕС. Очакват се и допълнителни съпътстващи ползи — повишена енергийна ефективност и енергийна сигурност.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Посочете показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Набелязани бяха следните показатели:

1. Средните емисии на CO₂ от автомобилния парк на ЕС от нови леки и лекотоварни автомобили ще се следят ежегодно за всяко превозно средство, производител и държава членка;

2. Разликата между данните за емисиите на CO₂ при одобрение на типа и тези при реални експлоатационни условия ще се следи като се събират и публикуват данните за разхода на гориво в реални експлоатационни условия;

3. Отклоненията между данните за емисиите на CO₂ при одобрение на типа и тези от превозните средства в експлоатация ще се следят като се въведе специална процедура за проверка в процеса на експлоатация и се събират данните за емисиите при одобрението на типа;

4. Емисиите на ПГ от леките и лекотоварните автомобили ще се следят чрез протоколите на държавите членки за годишните емисии на ПГ;

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

6. Разходите и ефективността на технологиите, използвани в превозните средства с цел намаляване на емисиите, ще се следят посредством данни, които ще се събират от производителите, доставчиците и експертите;

7. За равнището на иновациите ще се съди по новите патенти от европейски производители на автомобили в областта на технологиите за нулеви емисии, чрез публично достъпни бази данни за патентите;

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

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

Производителите на новорегистрирани в Съюза леки пътнически и леки търговски превозни средства ще трябва:

- да спазват преразгледаните цели за емисиите на CO₂ за целия автомобилен парк;
- да докладват на Комисията данни за разхода на гориво в реални условия, който ще се измерва с помощта на стандартизирани устройства;
- да провеждат изпитвания за съответствие в експлоатация, резултатите от които се докладват на Комисията.

Държавите членки ще трябва да докладват ежегодно на Комисията и на Европейската агенция за околна среда техническите данни на новорегистрираните леки автомобили и леки търговски превозни средства.

1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза (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 тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Изменението на климата е трансграничен проблем, който не може да бъде решен от действия само на национално или местно ниво. Поради това е необходимо координиране на действията в областта на климата на равнище ЕС и действията на ЕС са обосновани с оглед на принципа на субсидиарност.

Инициативите на национално, регионално и местно равнище могат и да създадат полезни взаимодействия, но сами по себе си те няма да бъдат достатъчни. Без координирани действия на ниво ЕС чрез по-строги стандарти за емисиите на CO₂ съществува риск от фрагментиране на пазара поради разнообразието на националните схеми, които има различни по своята амбиция цели и проектни параметри. Самостоятелно отделните държави членки също така биха представлявали твърде малък пазар, за да постигнат същото равнище на резултати, поради което е необходим общоевропейски подход, който да стимулира промените на равнище промишленост и да доведе до икономии от мащаба.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

Предложението се основава на съществуващото законодателство, което гарантира през последното десетилетие непрекъснато намаляване на емисиите на CO₂ от автомобилния парк на ЕС от нови леки автомобили и леки търговски превозни средства.

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

Настоящото предложение е съвместимо с целите на Инструмента на Европейския съюз за възстановяване и на многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г., което ще съдейства за осъществяването на двоякия екологичен и цифров преход, към който Европа се стреми. Комбинирането на тези рамки е отговор и на

икономическата криза и ще ускори прехода към чиста и устойчива икономика, свързвайки действията в областта на климата и икономическия растеж.

Настоящият пакет „Подготвени за цел 55“ в областта на климата и енергетиката представлява съдържателна крачка към преразглеждането на законодателството на Съюза с цел привеждането му в съответствие с по-амбициозните цели на ЕС в областта на климата, набелязани в Европейския зелен пакт. Всички инициативи в пакета са тясно свързани помежду си.

Законодателното предложение относно стандартите за емисиите на CO₂ от леки автомобили и леки търговски превозни средства допълва и в хармония със съответните предложения от пакета.

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

Не се прилага

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

ограничен срок на действие

- в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за плащания.

неограничен срок на действие

- Изпълнение с период на започване на дейност от 2023 г. до 2025 г.,
- последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на управление³²

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);
- ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
- публичноправни органи;
- частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото са им предоставени подходящи финансови гаранции;
- органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и на които са предоставени подходящи финансови гаранции;
- лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.

Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

³² Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

За да се следи ефективността на предложените по-строги изисквания за намаляване на емисиите на CO₂, е нужно мащабно събиране на данни от различни източници, включително от държавите членки, производителите на автомобили и националните органи по одобряване на типа. Управлението на данните е задача на Европейската агенция за околната среда и Съвместния изследователски център, но координирането на дейностите по събиране на данни, включително взаимодействието с докладващите субекти, е отговорност на ГД „Действия по климата“. Задачите на ГД „Действия по климата“ включват също анализ на данните и подготовка и изпълнение на последващи действия, включително налагане на финансови глоби на производителите въз основа на събраните данни.

Събират се или ще бъдат събирани три основни набора от данни:

Данните за регистрациите на нови превозни средства, включително техническата информация, се докладват ежегодно от държавите членки на ЕАОС. Тези данни образуват основата за определяне на това дали производителите спазват своите цели за специфичните емисии и за налагане на глоби. Данните се проверяват от производителите, след което се потвърждават с решение на Комисията.

Данните за потреблението на гориво и/или електроенергия в експлоатационни условия, записвани на борда на превозните средства, ще се докладват ежегодно на ЕАОС от 2022 г. нататък, като се започне с данните, предоставяни от производителите, а от 2025 г. ще се докладват и данните, събирани по време на техническите прегледи от държавите членки. Данните ще се използват като основа за оценка на това доколко представителни са данните за емисиите на CO₂ при одобрение на типа и могат да доведат до преразглеждане на целевите нива на емисиите на CO₂, както и на законодателството за одобрение на типа, когато това е целесъобразно.

Данните за емисиите при изпитванията за одобрение на типа се събират непрекъснато от JRC за целите на процедурата по проверка на това как емисиите на CO₂, определени при одобряването на типа, съответстват на емисиите от превозните средства в експлоатация.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Предложението не изпълнява финансова програма, а разработва дългосрочна политика. Методът на управление, механизмите за финансиране на изпълнението, условията за плащане и стратегията за контрол във връзка с процентите на грешка не са приложими. Изпълнението на настоящото предложение ще изисква преразпределяне на човешки ресурси в рамките на Комисията. Налице са подходящи процедури.

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

Настоящото предложение не се отнася до разходна програма.

Ефективното наблюдение на данните от регистрацията на превозните средства е от съществено значение за гарантиране на правна сигурност при прилагането на законодателството и на еднакви условия за конкуренция между различните производители.

Събирането на експлоатационни данни и процедурата за проверка по време на експлоатация ще гарантират, че нередностите в данните от регистрацията на превозните средства могат да бъдат засечени и своевременно да се предприемат ефективни коригиращи мерки, както и че те ще послужат за гарантиране на дългосрочната ефективност на целите на ЕС за емисиите на CO₂.

Рискът от погрешни данни от регистрацията на превозните средства или от забавено докладване от страна на държавите членки и/или производителите може да затрудни прилагането на стандартите за емисиите на CO₂.

Рискът от нарастване на разликата между емисиите на CO₂ и разхода на гориво в експлоатационни условия и стойностите, определени при одобряването на типа, може да осуети постигането на целите за емисиите на CO₂.

Рискът от несъответствие между емисиите на CO₂, записани от производителите в сертификатите за съответствие, използвани за целите на регистрацията, и емисиите на CO₂ от превозните средства в експлоатация, може да постави под въпрос постигането на целите за емисиите на CO₂.

Основните системи за вътрешен контрол включват проверка на докладваните регистрационни данни, анализи на промяната в данните в експлоатационни условия спрямо регистрационните данни и засичане на отклонения между емисиите на CO₂, записани в сертификатите за съответствие, и емисиите на превозните средства в експлоатация.

2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)

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

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Освен прилагането на Финансовия регламент с цел предотвратяване на измами и нередности, наред с по-строгите изисквания за намаляване на CO₂, предвидени в настоящото предложение, се предвижда засилен мониторинг и докладване на различни набори от данни, както е описано в точка 2.2.2.

3. ОЧАКВАНО 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			
			от държави от ЕАСТ ³⁴	от държави кандидатки ³⁵	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
7	20 01 02 01	Едногод	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

Поискани нови бюджетни редове: Не се прилага

³³ Многогод. = Многогодишни бюджетни кредити/Едногод. = Едногодишни бюджетни кредити.

³⁴ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁵ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното 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:

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

Функция от многогодишната финансова рамка			3	„Природни ресурси и околна среда“				
ГД: CLIMA			2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	ОБЩО
Бюджетни кредити за оперативни разходи								
09 02 03	Поети задължения	1)						
	Плащания	2)						
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми								
09 01 01 01		3)						
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Действия по климата“	Поети задължения	= 1 + 3						
	Плащания	= 2 + 3						
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	4)						
	Плащания	5)						
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		6)						
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 3 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	= 4 + 6						
	Плащания	= 5 + 6						

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

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение V към вътрешните правила), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

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

		2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	ОБЩО
ГД: „Действия по климата“ (CLIMA)							
• Човешки ресурси		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Други административни разходи							
ОБЩО за ГД „Действия по климата“	Бюджетни кредити	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания) = Общо	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---	---	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

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

		2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Плащания	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

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

Да се посочат целите и резултатите ↓	Вид ³⁶	Среде н разхо д	2023 г.		2024 г.		2025 г.		2026 г.		2027 г.		ОБЩО	
			РЕЗУЛТАТИ											
			Не	Разхо ди	Не	Разхо ди	Не	Разхо ди	Не	Разхо ди	Не	Разхо ди	Общ бр.	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ³⁷ ...														
– Резултат														
– Резултат														
– Резултат														
Междинен сбор за конкретна цел № 1														
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...														
– Резултат														
Междинен сбор за конкретна цел № 2														
ОБЩО														

³⁶ Резултатите са продукти и услуги, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани студентски обмени, брой km изградени пътища и др.).

³⁷ Описана в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“

3.2.3. *Обобщение на очакваното 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:

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

	Годища 2023 ³⁸	Година 2024	Година 2025	Година 2026	Година 2027	ОБЩО
--	------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка						
Човешки ресурси	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Други административни разходи						
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Извън ФУНКЦИЯ 7³⁹ of the multiannual financial framework						
Човешки ресурси						
Други административни разходи						
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка						

ОБЩО	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, 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.

³⁸ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

³⁹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове BA), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.4. Очаквани нужди от човешки ресурси

- Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година 2023	Година 2024	Година 2025	Година 2026	Година 2027
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (Делегации)					
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)					
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ)⁴⁰					
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)					
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	— в централата				
	— в делегациите				
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)					
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
ОБЩО	2	2	2	2	2

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпускати 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.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и срочно наети служители	От 2023 г. ще се изисква още едно длъжностно лице със степен AD, което да отговаря за нова функция, за да се гарантира координацията и последващите действия във връзка с различните дейности по събиране на данни, предвидени в регламента. Тази функция отразява по-специално необходимостта от по-близко проследяване на промяната в емисиите на CO ₂ в реални експлоатационни условия от новите леки и лекотоварни автомобили, за да се гарантира, че целите за по-голямо намаляване на емисиите, определени в настоящото предложение, действително са постигнати. Новата функция ще гарантира, че е осигурена ефикасна и съгласувана основа за въвеждане и прилагане на
--	---

⁴⁰ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁴¹ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

	<p>стандартите за емисии на CO₂. Тя е и подготовка за всички свързани с това нови мерки на политиката.</p> <p>Функцията включва следните специфични задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Осигуряване на цялостна координация на различните дейности по събиране на данни, включително анализ на данните и проверки за съответствие между различните набори от данни; • Последващи действия с докладващите субекти (производители, национални органи за докладване на данни и органи по одобряване на типа) и осъществяване на връзка с ЕАОС и JRC; • Осигуряване на ефикасно докладване на данните за разхода на гориво в реални експлоатационни условия от производители и държави членки, включително последващи действия и проверка на данните съвместно с ЕАОС; • Анализирание на данните в реални експлоатационни условия, по-специално по отношение на промяната в разликата между стойностите на емисиите в реални експлоатационни условия и тези при одобряване на типа, и предоставяне на подробна техническа информация за бъдещите преразглеждания на стандартите за емисиите на CO₂ и на законодателството за одобрение на типа; • Изготвяне на годишни решения на Комисията относно данните в реални експлоатационни условия; • Изготвяне на корекции в данните за съответствието с изискванията за емисиите на CO₂ (данни от регистрацията), когато се установят отклонения въз основа на процедурата за проверка по време на експлоатация, включително осигуряване на ефективно събиране заедно с JRC на данни от изпитванията за одобрение на типа. <p>Ще е необходимо още едно длъжностно лице със степен AD за изготвянето съгласно член 14а на новия доклад за напредъка, в който се оценява напредъкът към пътна мобилност с нулеви емисии и необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на прехода.</p>
Външен персонал	Не се прилага

3.2.5. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- Предложението/инициативата:
 - може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Не се предвиждат допълнителни оперативни разходи. При всички случаи евентуалните разходи ще бъдат по линия на финансовия пакет за програмата LIFE.

- налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- налага преразглеждане на МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

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

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	Общо
Да се посочи съфинансиращият орган						
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити						

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- Предложението/инициативата има следното финансово отражение:

- върху собствените ресурси
- върху разните приходи

Моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната

запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова	Отражение на предложението/инициативата ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027

⁴² 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.

	година					
Статия 4 2 9						

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Не се прилага

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

Очакват се приходи от такси за извънредно количество емисии, платими от производителите, които надвишават годишните си цели за специфични емисии. Те се запазват като приход за общия бюджет на ЕС. Предложението няма отражение върху метода на изчисление на таксите. Не е възможно да се оцени размерът на приходите, докато не излязат годишните данни за постигнатите от производителите резултати по отношение на постигането на техните цели.