

Брюксел, 10 октомври 2018 г.
(OR. en)

12692/18

Междуетноститутуционално досие:
2017/0293(COD)

CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO ₂ от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен) — Резултати от обсъжданията в Европейския парламент (Страсбург, 1—4 октомври 2018 г.)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Докладчикът Miriam DALLI (S&D, MT) представи доклад от името на Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, съдържащ 70 изменения (изменения 1—70) на предложението за регламент.

Освен това групите EPP и ECR заедно предложиха седем изменения (изменения 71—76; 79). Две изменения (изменения 77—78) бяха внесени от група EPP, а три изменения (изменения 80—82) — от група S&D. Група EFDD внесе две изменения (изменения 83—84). Група Greens/EFA внесе девет изменения (изменения 85—93). Група ALDE внесе шест изменения (изменения 94—99).

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на пленарното заседание на 3 октомври 2018 г. бяха приети изменения 1—18, 20—27, 30—63, 65—69, 80—82, 95—96 и 98—99 на предложението за регламент. Други изменения не бяха приети. Приетите изменения се съдържат в приложението.

В края на гласуването предложението беше върнато в комисията на ЕП съгласно член 59, параграф 4, четвърта алинея от Правилника за дейността на Европейския парламент, което означава, че първото четене в Парламента не приключи и започват преговори със Съвета.

Стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства *I**

Изменения, приети от Европейския парламент на 3 октомври 2018 г. към предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Обикновена законодателна процедура – преработка)

¹ Въпросът е върнат за междуинституционални преговори в компетентната комисия съгласно член 59, параграф 4, четвърта алинея от Правилника за дейността (A8-0287/2018).

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) *Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии¹⁶ определя ясна и амбициозна цел: до средата на века емисиите на парникови газове от транспорта трябва да се намалят поне с 60% спрямо тези през 1990 г. и да е налице устойчива тенденция за понижаване до нула. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта, вредящи на нашето здраве, трябва да бъдат незабавно драстично намалени. Ще е нужно по-нататъшно намаляване на емисиите от конвенционалните двигатели с вътрешно горене след 2020 г. Превозните средства с нулеви и ниски емисии трябва да навлязат и да придобият значителен пазарен дял до 2030 г.*

Изменение

(3) *Транспортът е единственият голям сектор в Съюза, в който емисиите на парникови газове все още се увеличават. За да може Съюзът да изпълни ангажиментите си, поети на проведената в Париж през 2015 г. 21-ва конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), декарбонизацията на целия транспортен сектор трябва да бъде ускорена и емисиите на парникови газове от този сектор следва да бележат устойчива тенденция за понижаване до нула до средата на века. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта, значително вредящи на нашето здраве и околната среда, също трябва да бъдат незабавно драстично намалени. Ще е нужно по-нататъшно намаляване на емисиите от конвенционалните двигатели с вътрешно горене след 2020 г. Превозните средства с нулеви и ниски емисии трябва да навлязат и да придобият значителен пазарен дял до 2030 г.*

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) *Разработването на стратегии в областта на научните изследвания, доставките, обработването и*

производството в рамките на постиженията в изграждането на леки компоненти е от ключово значение за постигането на напредък в нисковъглеродния преход в автомобилния сектор. Като част от по-широката нарастваща роля на биоикономиката и на възобновяемите, рециклируемите и устойчивите продукти, които могат да се произвеждат в нея, се наблюдават все по-голям брой научни изследвания в областта на суровините с естествени влакна и техните композити. Тези постижения трябва да бъдат подчинени на разбирането за ограниченията от гледна точка на природните ресурси, наличната земя, а оттам и нуждата от предлагане на устойчиви решения за края на жизнения цикъл.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) Социално приемливият и справедлив преход към мобилност с нулеви емисии до средата на века изисква промени в цялата верига за създаване на стойност в автомобилостроенето, като се взема предвид потенциалното неблагоприятно въздействие върху гражданите и регионите във всички държави членки. Важно е да се вземат предвид социалните последици от прехода и да се проявява инициативност при справянето с последиците за работните места. Следователно от първостепенно значение е настоящите мерки да бъдат придружени и от целеви

програми на равнището на Съюза и на национално и регионално равнище за преквалификация, повишаване на квалификацията и пренасочване на работници, както и от инициативи за образование и търсене на работа в неблагоприятно засегнатите общности и региони, провеждани в тесен диалог със социалните партньори и компетентните органи.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 4 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4в) Успешният преход към мобилност с нулеви емисии изисква обща политическа рамка за превозните средства, инфраструктурата, електропреносните мрежи, устойчивото производство, доставка и рециклиране на акумулаторни батерии, в която на равнището на Съюза и на национално, регионално и местно равнище да се съчетават икономическите стимули и стимулите за заетостта, подкрепени от по-енергични инструменти на Съюза за финансиране.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) В заключенията на Европейския съвет от октомври 2014 г. беше одобрено намаляване на емисиите на парникови газове с 30% до 2030 г. в сравнение с 2005 г. за секторите, които не са обхванати от схемата на ЕС за търговия с емисии. Пътният

(6) Емисиите от пътният транспорт продължават да са значително по-високи от нивата от 1990 г., като компенсират намаленията, постигнати от другите сектори с цел борба с изменението на климата.

транспорт *има значителен принос за емисиите на тези сектори и неговите емисии* продължават да са значително по-високи от нивата от 1990 г. *Ако емисиите от пътния транспорт продължат да се увеличават, това ще компенсира* намаленията, постигнати от другите сектори с цел борба с изменението на климата.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Направената през 2015 г. оценка на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 стигна до заключението, че тези регламенти са съществени, до голяма степен съгласувани и са породили значителни икономии на емисии, като същевременно са показали по-голяма икономическа ефективност от очакваната. Те също така са създали значителна добавена стойност за Съюза, която не би могла да бъде постигната в същата степен посредством национални мерки.

Изменение

(9) Направената през 2015 г. оценка на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 стигна до заключението, че тези регламенти са съществени, до голяма степен съгласувани и са породили значителни икономии на емисии, като същевременно са показали по-голяма икономическа ефективност от очакваната. Те също така са създали значителна добавена стойност за Съюза, която не би могла да бъде постигната в същата степен посредством национални мерки. ***При тази оценка обаче се стигна и до заключението, че постигнатите реални намаления на емисиите на CO₂ са значително по-малки от тези, които се посочват при изпитването на действието за одобрение на типа, и че разликите по отношение на емисиите между изпитването за одобрение на типа и показателите в реални условия значително са нахърнили ефективността на стандартите за емисиите на CO₂, както и доверието на потребителите в потенциалните икономии на гориво на новите превозни средства.***

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) За да се гарантира ефективността на настоящия регламент, намаляването на емисиите на CO₂ следва да се постига при условията на нормална работа и използване на превозните средства. Ето защо е подходящо да се включи строга забрана за измервателно-коригиращи устройства в настоящия регламент и да се предоставят на органите средствата за гарантиране на спазването на тази забрана.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12) **Важно е** определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ **да продължи** да осигурява предвидимост и сигурност при планирането за производителите на превозни средства по отношение на новите им леки автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза.

(12) Определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ **продължава** да осигурява предвидимост и сигурност при планирането за производителите на превозни средства по отношение на новите им леки автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12 а) В оценката на Комисията на Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{1а} през 2016 г. беше отбелязана необходимостта от допълнително разясняване и опростяване на законодателството, което би могло да увеличи неговото значение, ефективност, ефикасност и съгласуваност. Целта на Препоръка (ЕС) 2017/948 на Комисията^{1б} е да се насърчи хармонизираното прилагане на Директива 1999/94/ЕО. Въпреки това по-добре проектирани и допълнително хармонизирани изисквания на Съюза за етикетирание на автомобилите, които предоставят на потребителите сравнима, надеждна и лесна за ползване информация относно ползите от леките автомобили с ниски емисии, включително информация относно замърсителите на въздуха и разходите за експлоатация, в допълнение към емисиите на CO₂ и разхода на гориво, биха могли да подкрепят навлизането на най-ефективните по отношение на разхода на гориво и най-екологосъобразните автомобили на пазара в целия Съюз. Ето защо Комисията следва да преразгледа Директива 1999/94/ЕО не по-късно от 31 декември 2019 г. и да представи съответно законодателно предложение. Освен това, подобно на леките пътнически автомобили, секторът на леките търговски превозни средства също би могъл да се възползва от въвеждането на такъв

етикет за разхода на гориво и емисиите на CO₂. Поради това Комисията следва също така да анализира тези възможности за този сектор и по целесъобразност да представи подходящи законодателни предложения.

^{1a} Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 г. относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили (ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16).

¹⁶ Препоръка (ЕС) 2017/948 на Комисията от 31 май 2017 г. относно използването на стойности за разхода на гориво и емисиите на CO₂, получили одобрение на типа и измерени в съответствие с Хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства, когато се предоставя информация за потребителите в съответствие с Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 142, 2.6.2017 г., стр. 100).

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) **Поради това** равнищата на намаление на емисиите за 2025 и 2030 г. за автомобилните паркове от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за целия Съюз следва да се определят, като се вземат предвид времето за подновяване

Изменение

(13) Равнищата на намаление на емисиите за 2025 и 2030 г. за автомобилните паркове от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за целия Съюз следва да се определят, като се вземат предвид времето за подновяване

на автомобилните паркове и необходимостта секторът на пътния транспорт да допринесе за постигане на целите за климата и енергетиката за 2030 г. Този постепенен подход също така дава ясен и ранен сигнал на автомобилната промишленост да не отлага въвеждането на пазара на технологии за енергийна ефективност и превозни средства с нулеви и ниски емисии.

на автомобилните паркове и необходимостта секторът на пътния транспорт да допринесе за постигане на целите **на Съюза** за климата и енергетиката за 2030 г. **и след това**. Този постепенен подход също така дава ясен и ранен сигнал на автомобилната промишленост да не отлага въвеждането на пазара на технологии за енергийна ефективност и превозни средства с нулеви и ниски емисии. **Освен това, за да се запази динамиката на намаляване на емисиите след 2030 г., следва да се прилага поне една и съща траектория за намаляване на емисиите, считано от 1 януари 2031 г., което дава възможност за продължаване на декарбонизацията на сектора в съответствие с ангажиментите, поети по силата на Парижкото споразумение.**

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) Макар Съюзът да е сред най-големите световни производители на моторни превозни средства и да показва лидерската си позиция в технологично отношение в сектора, конкуренцията се увеличава и автомобилният сектор в световен мащаб се променя бързо чрез иновации в електрифицираното силово предаване и чрез съвместна, свързана и автоматизирана мобилност. За да запази своята конкурентоспособност на световно равнище и достъпа си до пазарите, Съюзът се нуждае от регулаторна рамка, включваща специален **стимул** за превозни средства с нулеви и ниски емисии, която създава голям местен пазар и подкрепя технологичното развитие и иновациите.

Изменение

(14) Макар Съюзът да е сред най-големите световни производители на моторни превозни средства и да показва лидерската си позиция в технологично отношение в сектора, конкуренцията се увеличава и автомобилният сектор в световен мащаб се променя бързо чрез иновации в електрифицираното силово предаване и чрез съвместна, свързана и автоматизирана мобилност. **Ако промишлеността на Съюза стартира късно необходимия енергиен преход в транспортния сектор, има опасност да изгуби водещата си роля.** За да запази своята конкурентоспособност на световно равнище и достъпа си до пазарите, Съюзът се нуждае от регулаторна рамка, включваща специален **политически механизъм** за превозни средства с нулеви и ниски

емисии, която създава голям местен пазар и подкрепя технологичното развитие и иновациите.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14а) Постигането на дългосрочната цел за напълно декарбонизирана мобилност на Съюза не е възможно без технологични иновации и технически прогрес. В този смисъл и предвид увеличаващата се международна технологична конкуренция е абсолютно необходимо Съюзът и държавите членки да продължат своите усилия за проучване и разработване на инициативи за засилване на възможните полезни взаимодействия в сектора, подобно на неотдавна формирания Европейски алианс за акумулаторните батерии, и за подкрепа на публичните и частните инвестиции в научните изследвания и иновациите в автомобилната промишленост на Съюза, за да се запази водещата роля на Съюза в областта на технологиите в този сектор и да се гарантира дългосрочната устойчивост на неговата промишлена база, като се запазва нейната ефективност и конкурентоспособност на световния пазар.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Следва да се въведе специален **насърчителен** механизъм, за да се улесни плавният преход към мобилност с нулеви емисии. Механизмът за облекчения следва да бъде замислен по такъв начин, че да насърчава въвеждането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии.

Изменение

(15) Следва да се въведе специален **политически** механизъм, за да се улесни **и ускори** плавният преход към мобилност с нулеви емисии. Механизмът за облекчения **и дебитиране** следва да бъде замислен по такъв начин, че да насърчава въвеждането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии **и да гарантира инвестиционна сигурност за своевременното и адекватно разгръщане на необходимата инфраструктура за зареждане.**

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 16

Текст, предложен от Комисията

(16) Определянето на целеви показател за дела на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на ЕС, съчетано с добре изграден механизъм за коригиране на целта за специфични емисии на CO₂ на производителя въз основа на дела на превозни средства с нулеви и ниски емисии в собствения му автомобилен парк следва да осигури силен и категоричен сигнал за разработването **и** внедряването на такива превозни средства, като същевременно се остави възможност за по-нататъшно подобряване на ефективността на конвенционалните двигатели с вътрешно горене.

Изменение

(16) Определянето на **солиден** целеви показател за дела на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на ЕС, съчетано с добре изграден механизъм за коригиране на целта за специфични емисии на CO₂ на производителя въз основа на дела на превозни средства с нулеви и ниски емисии в собствения му автомобилен парк следва да осигури силен и категоричен сигнал за разработването, внедряването **и пускането на пазара** на такива превозни средства, като същевременно се остави възможност за по-нататъшно подобряване на ефективността на конвенционалните двигатели с вътрешно горене.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

(17) При определянето на **облекчения** за **превозни** средства с нулеви и ниски емисии е целесъобразно да се вземе предвид разликата между емисиите на CO₂ на съответните превозни средства. Механизмът за коригиране следва да гарантира, че производител, който надхвърля целевия показател, ще се възползва от по-висока цел за специфични емисии на CO₂. За да се гарантира балансиран подход, следва да бъдат определени граници на нивото на корекция, допускано в посочения механизъм. Това ще осигури стимули за насърчаване на своевременното разгръщане на инфраструктура за презареждане и ще донесе значителни ползи за потребителите, за конкурентоспособността и околната среда.

Изменение

(17) При определянето на **целеви показатели** за **дела на превозните** средства с нулеви и ниски емисии е целесъобразно да се вземе предвид разликата между емисиите на CO₂ на съответните превозни средства. Механизмът за коригиране следва да гарантира, че производител, който надхвърля целевия показател, ще се възползва от по-висока цел за специфични емисии на CO₂, **докато производител, който не постига целевия показател, ще трябва да се съобрази с по-амбициозна цел за емисии на CO₂**. За да се гарантира балансиран подход, следва да бъдат определени граници на нивото на корекция, допускано в посочения механизъм. Това ще осигури стимули за насърчаване на своевременното разгръщане на инфраструктура за презареждане и ще донесе значителни ползи за потребителите, за конкурентоспособността и околната среда.

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 17 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(17 а) Следва да бъдат направени своевременни и достатъчни инвестиции едновременно в производството и внедряването на превозни средства с нулеви и ниски

емисии, както и в цялостната поддържаща инфраструктура, която се изисква, включително в устойчивото производство, доставка и рециклиране на акумулаторни батерии. Отделните инструменти за подпомагане както на равнището на ЕС, така и на национално равнище, трябва да работят заедно и ефективно, като мобилизират и стимулират значителни публични и частни инвестиции.

Инфраструктурата за зареждане и за презареждане с гориво трябва да бъде въведена бързо, за да се гарантира доверието на потребителите и стопанската сигурност за производителите на превозни средства. Поради това следва да се подкрепи производството на акумулаторни батерии и клетъчни батерии в Съюза, разположено, ако е възможно, в близост до обекти за производство на превозни средства.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

(23) Следва обаче да се осигури баланс между стимулите за екологичните иновации и онези технологии, за които ефектът на намаляване на емисиите е доказан по официалната процедура за изпитване. В резултат на това е уместно да се запази горна граница за намалението чрез екологични иновации, които производителят може да вземе под внимание за постигане на съответствие с целите. Комисията следва да има възможност да преразгледа стойността на горната граница, по-специално за да вземе предвид ефектите от промяната при официалната процедура за изпитване. Също така е целесъобразно да се уточни

Изменение

(23) Следва обаче да се осигури баланс между стимулите за екологичните иновации и онези технологии, за които ефектът на намаляване на емисиите е доказан по официалната процедура за изпитване. В резултат на това е уместно да се запази горна граница за намалението чрез екологични иновации, които производителят може да вземе под внимание за постигане на съответствие с целите. Комисията следва да има възможност да преразгледа стойността на горната граница **и да я понижи**, по-специално за да вземе предвид ефектите от промяната при официалната процедура за изпитване. Също така е

как следва да се изчисляват икономии за постигане на съответствие с целите.

целесъобразно да се уточни как следва да се изчисляват икономии за постигане на съответствие с целите.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 25 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25а) В случаите, когато монтирането на електрическа акумулаторна батерия в тежкотоварно леко търговско превозно средство от клас III, категория N1, може да увеличи масата на превозното средство до степен то да бъде прекласифицирано в категория N2, този технически проблем следва да бъде разрешен.

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 37

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(37) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства се измерват на хармонизирана основа в Съюза в съответствие с методологията, предвидена в Регламент (ЕО) № 715/2007. За да се намали във възможно най-голяма степен административната тежест, свързана с настоящия регламент, спазването следва да се оценява чрез посочване на данни за регистрациите на нови леки автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза, събрани от държавите

(37) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства се измерват на хармонизирана основа в Съюза в съответствие с методологията, предвидена в Регламент (ЕО) № 715/2007. За да се намали във възможно най-голяма степен административната тежест, свързана с настоящия регламент, спазването следва да се оценява чрез посочване на данни за регистрациите на нови леки автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза, събрани от държавите

членки и докладвани на Комисията. С цел да се осигури съпоставимост на данните, използвани за оценка на степента на спазване, правилата за тяхното събиране и отчитане следва да се хармонизират **във възможно най-голяма степен**. Поради това следва ясно да се посочи отговорността на компетентните органи за осигуряването на точни и пълни данни, както и необходимостта от ефективно сътрудничество между тези органи и Комисията по въпросите на качеството на данните.

членки и докладвани на Комисията. С цел да се осигури съпоставимост на данните, използвани за оценка на степента на спазване, правилата за тяхното събиране и отчитане следва да се хармонизират. Поради това следва ясно да се посочи отговорността на компетентните органи за осигуряването на точни и пълни данни, както и необходимостта от ефективно сътрудничество между тези органи и Комисията по въпросите на качеството на данните.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 38

Текст, предложен от Комисията

(38) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на равнището на Съюза. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, следва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Съюза.

Изменение

(38) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на равнището на Съюза. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, следва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Съюза **и сумите да се използват, за да се допринесе за справедлив преход към мобилност с нулеви емисии. Тези суми следва също така да се използват за допълване на целевите програми за преквалификация, повишаване на квалификацията и образование на работниците, засегнати от структурни промени в автомобилния сектор, и за инициативи за пренасочване на работниците и за търсене на работа**

в тесен диалог със социалните партньори, общностите и компетентните органи в регионите, засегнати от преобразуването на работни места.

Изменение 22

Предложение за регламент Съображение 41

Текст, предложен от Комисията

(41) Ефективността на целите, определени в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO₂ в реални условия е тясно зависима от представителността на официалната процедура за изпитване. В съответствие със становището на Механизма за научни становища²³ и препоръката на Европейския парламент след проведеното от него проучване на измерванията на емисии в автомобилния сектор²⁴, следва да се въведе механизъм за оценка на представителността в реални условия на стойностите за емисиите на CO₂ и потреблението на енергия от превозните средства, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151. Комисията следва да има правомощията да осигури публичен достъп до **такива данни**, и **при необходимост** да разработи нужните процедури за **определяне и събиране на данните**, необходими за извършване на такива оценки.

Изменение

(41) Ефективността на целите, определени в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO₂ в реални условия е тясно зависима от представителността на официалната процедура за изпитване. В съответствие със становището на Механизма за научни становища²³ и препоръката на Европейския парламент след проведеното от него проучване на измерванията на емисии в автомобилния сектор²⁴, следва да се въведе механизъм за оценка на представителността в реални условия на стойностите за емисиите на CO₂ и потреблението на енергия от превозните средства, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151. **Най-надеждният начин за гарантиране на действителната представителност на стойностите за одобрението на типа е да се въведе изпитване за емисиите на CO₂ в реални условия. Поради тази причина Комисията следва, посредством делегирани актове и при отчитане на целесъобразността на използването на PEMS, да разработи изпитването на емисиите на CO₂ в реални условия и да го въведе най-късно две години след датата на прилагане на настоящия регламент. Въпреки това, докато изпитването стане приложимо, спазването на**

настоящия регламент следва да се гарантира чрез използване на докладваните от производителите данни от устройствата за измерване на разхода на гориво, заедно с ограничение, определено за всеки производител през 2021 г. като процентна разлика, която не трябва да се превишава. Комисията следва да има правомощията да осигури публичен достъп до данните за разхода на гориво и да разработи нужните процедури за докладване на тези данни, необходими за извършване на такива оценки. **Комисията следва да предприеме подходящи мерки в случай на неспазване от страна на производителите на изискванията по отношение на емисиите на CO₂ в реални условия съгласно настоящия регламент.**

²³ Научно становище 1/2016 на групата на високо равнище на научните съветници, „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO₂ от леките превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“

²⁴ Препоръка на Европейския парламент до Съвета и Комисията от 4 април 2017 г. вследствие на проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор (2016/2908 (RSP))

²³ Научно становище 1/2016 на групата на високо равнище на научните съветници, „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO₂ от леките превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“

²⁴ Препоръка на Европейския парламент до Съвета и Комисията от 4 април 2017 г. вследствие на проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор (2016/2908 (RSP))

Изменение 23

Предложение за регламент Съображение 41 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(41a) Понастоящем няма хармонизиран начин за оценяване на емисиите през целия жизнен цикъл на леките търговски превозни средства.

Целесъобразно е Комисията да предостави такъв анализ до края на 2026 г., за да представи цялостна картина на въглеродните емисии от сектора на леките търговски превозни средства. За тази цел Комисията следва да разработи посредством делегирани актове обща методика на Съюза за последователното докладване на данни, считано от 2025 г., от страна на производителите относно емисиите на CO₂ през целия жизнен цикъл от всички видове горива и задвижващи системи на превозните средства, които пускат на пазара. Такава методика следва също така да бъде съобразена със съответните стандарти на ISO и да отчита потенциала за глобално затопляне на емисиите на превозното средство от източника на гориво до резервоара, от резервоара до колелото, по време на производството и в края на жизнения цикъл. Анализът на Комисията следва да се основава на докладваните от производителите данни, както и на всички други съответни налични данни.

Изменение 80

Предложение за регламент Съображение 42

Текст, предложен от Комисията

(42) Предвижда се през 2024 г. да се направи преглед на напредъка по [Регламента за разпределяне на усилията и Директивата за схемата за търговия с емисии]. Следователно е уместно да се оцени ефективността на настоящия регламент през същата година, за да има възможност за координирана и последователна оценка на мерките, изпълнявани по всички тези актове.

Изменение

(42) Уместно е да се оцени ефективността на настоящия регламент през 2023 г., за да има възможност за навременна, прозрачна, координирана и последователна оценка на неговото прилагане и постигнатия напредък по отношение на постигането на поставените цели в рамките на определения срок, също и във връзка с постигнатия напредък по Регламента за разпределяне на усилията и Директивата за схемата за търговия

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 46

Текст, предложен от Комисията

(46) С цел да се изменят или допълват несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно измененията на приложения II и III по отношение на изискванията относно данните и параметрите на данните, допълненията на правилата относно тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, относно съдържанието на заявленията за дерогация и относно съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂, корекция на стойността на M0 и TМ0, посочена в член 13, на тавана от 7 g CO₂/km, посочен в член 11, и корекция на формулите от приложение I, посочени в член 14, параграф 3. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове

Изменение

(46) С цел да се изменят или допълват несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно измененията на приложения II и III по отношение на изискванията относно данните и параметрите на данните, **установяването на изискванията за гарантиране на спазването на забраната за измервателно-коригиращи устройства и необходимото съдържание на разширения пакет документи, посочен в член 4, параграф 3в, установяването на правилата и процедурите за докладване на емисиите през целия жизнен цикъл, посочени в член 7, параграф 8а),** допълненията на правилата относно тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, относно съдържанието на заявленията за дерогация и относно съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂, корекция на стойността на M0 и TМ0, посочена в член 13, на тавана от 7 g CO₂/km, посочен в член 11, **разработването на изпитването за емисиите на CO₂ в реални условия, посочено в член 12, параграф 1а),** и

Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти следва системно да получават достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

корекция на формулите от приложение I, посочени в член 14, параграф 3. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междоинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти следва системно да получават достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

Изменение 25

Предложение за регламент Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства с цел да се *гарантира* правилното функциониране на вътрешния пазар.

Изменение

1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства с цел да се **постигнат целите на Съюза по отношение на климата и да се изпълнят неговите ангажменти по отношение на климата на международно равнище по начин, който е съвместим с** правилното функциониране на вътрешния пазар.

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. От 1 януари 2025 г. се прилагат следните цели за автомобилните паркове на целия ЕС:
- а) за средните емисии на парка от нови пътнически автомобили се определя цел, равна на **15 %** намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I;
- б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на **15 %** намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I;

Изменение

4. От 1 януари 2025 г. се прилагат следните цели за автомобилните паркове на целия ЕС:
- а) за средните емисии на парка от нови пътнически автомобили се определя цел, равна на **20 %** намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I;
- б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на **20 %** намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I;

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 4 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

От 1 януари 2025 г. за дела на превозните средства с нулеви и ниски емисии се прилага целеви показател, равен на 20% от пазарния дял на продажбите на нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства през 2025 г., определен в съответствие с точка 6.3 от част А на приложение I и точка 6.3 от част Б на приложение I.

Изменения 81 и 95

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. От 1 януари 2030 г. се прилагат следните цели за автомобилните паркове на целия ЕС:

- а) за средните емисии на парка от нови пътнически автомобили се определя цел, равна на **30** % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.2.1 от част А на приложение I;
- б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на **30** % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 от част Б на приложение I.

Изменение

5. От 1 януари 2030 г. се прилагат следните цели за автомобилните паркове на целия ЕС:

- а) за средните емисии на парка от нови пътнически автомобили се определя цел, равна на **40** % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.2.1 от част А на приложение I;
- б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на **40** % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 от част Б на приложение I.

Изменение 96

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 5 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

От 1 януари 2030 г. за дела на превозните средства с нулеви и ниски емисии се прилага целеви показател, равен на 35% от пазарния дял на продажбите на нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства през 2030 г., определен в съответствие с точка 6.3 от част А на приложение I и точка 6.3 от част Б на приложение I.

Изменение 30

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – буква б

б) категория N1 съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова маса, която не превишава 2610 kg, и за категория N1, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които се регистрират за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън него („нови леки търговски превозни средства“).

б) категория N1 съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова маса, която не превишава 2610 kg, и за категория N1, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които се регистрират за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън него („нови леки търговски превозни средства“). **Комисията, в съответствие с целите, заложиени в настоящия регламент, разполага с правомощието да актуализира, ако е необходимо, горната граница за референтната маса (2 610 кг) за леките търговски превозни средства, задвижвани с алтернативни горива, за които е необходимо да се предвиди допълнително тегло поради използването на по-тежки задвижващи системи и на системи за съхранение на енергия (напр. акумулаторни батерии) от тези, използвани при конвенционалните превозни средства.**

Изменение 31

Предложение за регламент Член 2 – параграф 4 а (нов)

4а. Настоящият регламент се прилага за превозни средства с алтернативни горива с максимално допустима маса над 3 500 kg, но не повече от 4 250 kg, при условие че надхвърлянето на масата над 3 500 kg се дължи единствено на по-голямата маса на задвижващата система в сравнение със задвижващата система

*на превозно средство със същите
размери, оборудвано с конвенционален
двигател с вътрешно горене с
принудително запалване или
запалване чрез сгъстяване.*

Изменение 32

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – буква н а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*на) „измервателно-коригиращо
устройство“ означава устройство,
реагиращо на температурата,
скоростта на превозното средство,
честотата на въртене на двигателя,
предавката от предавателната
кутия, разреждането в колектора или
всеки друг параметър, целящ да
активира, модулира, забави или
дезактивира действието на която и
да е система или част на система,
която увеличава емисиите на CO₂ при
условия, които могат да се очакват
при нормална работа и използване на
превозното средство.*

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*3а. Производителят оборудва
превозните средства така, че
системите и компонентите, които
могат да окажат влияние върху*

емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на леките пътнически автомобили или леките търговски превозни средства, при нормална експлоатация, да бъдат в съответствие със специфичните цели за емисиите и другите изисквания съгласно настоящия регламент и мерките по прилагането му.

Изменение 34

Предложение за регламент Член 4 – параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3б. Употребата на измервателно-коригиращи устройства е забранена. Забраната не се прилага, когато:

- а) необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасното функциониране на превозното средство;*
- б) устройството функционира само при стартиране на двигателя; или*
- в) условията са включени по същество в процедурите за изпитване, посочени в член 1.*

Изменение 35

Предложение за регламент Член 4 – параграф 3 в (нов)

3в. С цел органите по одобряване да извършат оценка на съответствието с параграфи 3а и 3б от настоящия член, производителят предоставя разширен пакет документи. На Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 16, за да допълни настоящия регламент с изисквания с цел да се гарантира спазването на забраната за измервателно-коригиращи устройства и необходимото съдържание на разширения пакет документи.

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 7 – параграф 1

1. За всяка календарна година всяка държава членка отчита данните, посочени в част А от приложения II и III, за всеки нов лек пътнически автомобил и всяко леко търговско превозно средство, регистрирани на нейната територия. Тези данни се предоставят на разположение на производителите и на посочените от тях вносителите или представители във всяка държава членка. Държавите членки **полагат всички възможни усилия, за да** гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин. Всяка държава членка гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили, за които не е издадено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) №

1. За всяка календарна година всяка държава членка отчита данните, посочени в част А от приложения II и III, за всеки нов лек пътнически автомобил и всяко леко търговско превозно средство, регистрирани на нейната територия. Тези данни се предоставят на разположение на производителите и на посочените от тях вносителите или представители във всяка държава членка. Държавите членки гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин. Всяка държава членка гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили, за които не е издадено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, се измерват и отразяват в

715/2007, се измерват и отразяват в сертификата за съответствие.

сертификата за съответствие.

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 7 – параграф 4 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Регистърът е достъпен за обществеността.

Изменение

Регистърът е достъпен за обществеността, **включително в цифров формат**.

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 7 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Производителите **могат** в срок до три месеца след като са били уведомени за предварителните изчисления по параграф 4 **да уведомят** Комисията за всякакви грешки в данните, като посочват държавата членка, при която те считат, че е възникнала грешката.

Изменение

Производителите, в срок до три месеца след като са били уведомени за предварителните изчисления по параграф 4, **уведомяват** Комисията за всякакви грешки в данните, като посочват държавата членка, при която те считат, че е възникнала грешката.

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 7 – параграф 8 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Комисията **може да** приема подробни правила относно процедурите за съобщаване на тези отклонения и за

Изменение

Комисията приема подробни правила относно процедурите за съобщаване на тези отклонения и за вземането им

вземането им предвид при изчисляването на средните специфични емисии. Тези процедури се приемат чрез актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.

предвид при изчисляването на средните специфични емисии. Тези процедури се приемат чрез актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.

Изменение 40

Предложение за регламент Член 7 – параграф 8 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8а. От 1 януари 2025 г. производителите докладват на Комисията, въз основа на хармонизирана методика на Съюза, относно емисиите на CO₂ през жизнения цикъл на всички нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, пускани от тях на пазара след тази дата. За тази цел Комисията приема, не по-късно от 31 декември 2022 г., делегирани актове в съответствие с член 16 с цел допълване на настоящия регламент, като указва подробни правила относно процедурите за докладване на емисиите на CO₂ през целия жизнен цикъл от всички видове горива и задвижващи системи на превозните средства, регистрирани на пазара на Съюза.

Не по-късно от 31 декември 2026 г. Комисията предоставя доклад пред Европейския парламент и Съвета с анализ на емисиите от новите леки превозни средства в Съюза през целия жизнен цикъл, включително анализ на вариантите за евентуални регулаторни мерки, с цел по-добра насоченост на бъдещите действия на политиката за намаляване на

емисиите в сектора. До анализа се осигурява публичен достъп.

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

Изменение

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза. ***Тези суми се използват за допълване на мерките на Съюза и националните мерки, в тясно сътрудничество със социалните партньори, за насърчаване на придобиването на умения и пренасочването на работници в автомобилния сектор във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, които са най-силно засегнати от прехода, за да се допринесе за осъществяването на справедлив преход към мобилност с нулеви емисии.***

Изменение 42

Предложение за регламент

Член 10 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Когато Комисията счита, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, и че целта за специфични емисии, предложена от него, съответства на потенциала му за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии

Изменение

3. Когато Комисията счита, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, и че целта за специфични емисии, предложена от него, съответства на потенциала му за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии

на CO₂, и е съобразена с особеностите на пазара за типа **произвеждано** леко търговско превозно средство, Комисията предоставя дерогация на производителя. Заявлението се подава най-късно до 31 октомври на първата година, за която ще се прилага дерогацията.

на CO₂, и е съобразена с особеностите на пазара за типа **произвеждан лек пътнически автомобил или** леко търговско превозно средство, Комисията предоставя дерогация на производителя. Заявлението се подава най-късно до 31 октомври на първата година, за която ще се прилага дерогацията.

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Тези технологии се вземат предвид само ако методологията, чрез която се оценяват, може да осигури проверими, възпроизводими и съпоставими резултати.

Изменение

Тези технологии се вземат предвид само ако методологията, чрез която се оценяват, може да осигури проверими, възпроизводими и съпоставими резултати **и само докато измерената стойност по WLTP не е допълнена или заменена с други данни, които са по-представителни за емисиите в реални условия.**

Изменение 44

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 1 – алинея 3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В срок от 12 месеца след одобряването на иновативна технология или пакет от иновативни технологии доставчикът или производителят на такава иновативна технология или пакет

предоставя доказателства, основани на резултатите от изпитванията на емисиите в реални условия на произвежданите превозни средства, за да се потвърди приносът на технологията или пакета.

Изменение 45

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 1 – алинея 4

Текст, предложен от Комисията

Комисията може да **коригира** тавана, считано от 2025 г. Тези мерки се изпълняват посредством делегирани актове в съответствие с член 16.

Изменение

Комисията може да **понижи** тавана, считано от 2025 г. Тези мерки се изпълняват посредством делегирани актове в съответствие с член 16.

Изменение 46

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 2 – буква г

Текст, предложен от Комисията

г) иновативните технологии не трябва да са обхванати **от измерването на CO₂ при стандартния цикъл на изпитване или** от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление от 10 g CO₂/km, посочени в член 1, и да не са задължителни съгласно други разпоредби на законодателството на Съюза. Считано от 1 януари 2025 г., този критерий няма да се прилага към подобренията на ефективността в климатичните системи.

Изменение

г) иновативните технологии не трябва да са обхванати от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление от 10 g CO₂/km, посочени в член 1, и да не са задължителни съгласно други разпоредби на законодателството на Съюза. Считано от 1 януари 2025 г., този критерий няма да се прилага към подобренията на ефективността в климатичните **и отоплителните** системи.

Изменение 47

Предложение за регламент Член 12 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Комисията извършва мониторинг и оценка на представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и потреблението на енергия в реални условия, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151. **Тя гарантира предоставянето на информация на обществеността относно развитието на тази представителност във времето.**

Изменение

1. Комисията извършва мониторинг и оценка на представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и потреблението на енергия в реални условия, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151.

Изменение 48

Предложение за регламент Член 12 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. С цел да се гарантира представителността, посочена в параграф 1, считано от 1 януари 2023 г. съответствието с настоящия регламент се измерва посредством изпитване на емисиите на CO₂ в реални условия. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 16 най-късно две години след датата на прилагане на настоящия регламент с цел допълване на настоящия регламент чрез разработване на изпитването на емисиите на CO₂ в реални условия чрез PEMS.

Изменение 49

Предложение за регламент Член 12 – параграф 1 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1б. Докато изпитването на емисиите на CO₂ в реални условия стане приложимо, съответствието с настоящия регламент се измерва въз основа на данните от устройствата за измерване на разхода на гориво и се прилага ограничение, определено за всеки производител през 2021 г. като процентна разлика, която не трябва да се превишава, между тези данни и специфичните емисии на CO₂ на производителя, измерени за целите на процедурите за издаване на сертификати за типово одобрение, които започват да се прилагат от 2021 г. нататък в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007.

Изменение 50

Предложение за регламент
Член 12 – параграф 1 в (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1в. Ако специфичните емисии на CO₂ на производителя превишат ограничението, определено в параграф 1б, целта за специфичните емисии на CO₂ на производителя, която е използвана за целите на съответствието с настоящия регламент, се коригира с установеното превишение.

Изменение 51

Предложение за регламент
Член 12 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Комисията гарантира, че

*обществеността е информирана
относно начина, по който
представителността в реални
условия, посочена в параграф 1, се
променя с течение на времето.*

Изменение 52

Предложение за регламент Член 12 – параграф 2 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*2б. Когато не съществуват
подходящи стандарти за точност за
бордовото оборудване за измерване на
разхода на гориво, Комисията възлага
работа за договаряне на
техническите стандарти и ги
въвежда в правото на Съюза не по-
късно от 1 януари 2020 г.*

Изменение 53

Предложение за регламент Член 12 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*3. Комисията може да приеме
мерките, посочени в настоящия член,
посредством актове за изпълнение в
съответствие с процедурата по
разглеждане, посочена в член 15,
параграф 2.*

*3. Комисията приема подробни правила
относно процедурите за докладване
на данни от устройствата за
измерване на разхода на гориво
посредством актове за изпълнение.
Тези актове за изпълнение се приемат в
съответствие с процедурата по
разглеждане, посочена в член 15,
параграф 2.*

Изменение 82

Предложение за регламент Член 14 – параграф 1

1. През **2024** г. Комисията ще представи доклад на Европейския парламент и на Съвета относно ефективността на настоящия регламент, по целесъобразност придружен от предложение за изменение на **регламента**. Докладът **ще разгледа**, наред с другото, представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на потреблението на енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151, навлизането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии **и** изграждането на инфраструктурата за зареждане, докладвано по Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁹.

1. През **2023** г. Комисията ще представи доклад на Европейския парламент и на Съвета относно ефективността на настоящия регламент, по целесъобразност придружен от предложение за изменение на **настоящия регламент**. Докладът **разглежда**, наред с другото, представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на потреблението на енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151, навлизането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии, **особено по отношение на леките търговски превозни средства**, изграждането на инфраструктурата за зареждане, докладвано по Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁹, **и въздействието на настоящия регламент върху потребителите, и по-специално тези с ниски и средни доходи. Докладът също така разглежда възможностите за стимулиране на използването на модерни нисковъглеродни горива, включително биогаз и синтетични горива, произведени с енергия от възобновяеми източници.**

²⁹Директива 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).

²⁹Директива 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).

Предложение за регламент
Член 14 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Комисията взема предвид оценката, извършена съгласно член 12, и може по целесъобразност да преразгледа процедурите за измерване на емисиите на CO₂, посочени в Регламент (ЕО) № 715/2007. По-конкретно Комисията представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват адекватно показателите на леките автомобили и леките търговски превозни средства по отношение на емисиите на CO₂ в реални условия.

Изменение

2. Комисията взема предвид оценката, извършена съгласно член 12, и може по целесъобразност да преразгледа процедурите за измерване на емисиите на CO₂, посочени в Регламент (ЕО) № 715/2007. По-конкретно Комисията представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват адекватно показателите на леките автомобили и леките търговски превозни средства по отношение на емисиите на CO₂ в реални условия, **включително чрез PEMS и дистанционно отчитане.**

Изменение 55

Предложение за регламент
Член 14 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. До 31 декември 2019 г.
Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО и по целесъобразност представя съответно законодателно предложение с цел да се предостави на потребителите точна, надеждна и сравнима информация за разхода на гориво, емисиите на CO₂ и емисиите на замърсители на въздуха от новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара.

В контекста на преразглеждането, посочено в първа алинея, Комисията също така прави оценка на вариантите за въвеждане на етикет

за разхода на гориво и емисиите на CO₂ за новите леки търговски превозни средства и по целесъобразност представя съответно законодателно предложение за тази цел.

Изменение 56

Предложение за регламент Член 14 – параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета по целесъобразност законодателно предложение с цел определяне на допълнителни цели за намаляване на емисиите за нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, считано от 1 януари 2031 г., с цел запазване поне на траекторията на намаляване на емисиите, постигната в периода до 2030 г.

Изменение 57

Предложение за регламент Член 16 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 7, параграф 7, втора алинея, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 2, и член 14, параграф 3, втора алинея, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент]

1. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в **член 4, параграф 3в**, член 7, параграф 7, втора алинея, **член 7, параграф 8а**, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, **член 12, параграф 1а**, член 13, параграф 2, и член 14, параграф 3, втора алинея, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 16 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Делегирането на правомощия, посочено в член 7, параграф 7, втора алинея, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 2, и член 14, параграф 3, втора алинея, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

Изменение

2. Делегирането на правомощия, посочено в **член 4, параграф 3в**, член 7, параграф 7, втора алинея, **член 7, параграф 8а**, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, **член 12, параграф 1а**, член 13, параграф 2, и член 14, параграф 3, втора алинея, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

Изменение 59

Предложение за регламент

Член 16 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Делегиран акт, приет съгласно член 7, параграф 7, втора алинея, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 2, и член 14, параграф 3, втора алинея, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след уведомяването на Европейския парламент и Съвета за акта

Изменение

4. Делегиран акт, приет съгласно **член 4, параграф 3в**, член 7, параграф 7, втора алинея, **член 7, параграф 8а**, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, **член 12, параграф 1а**, член 13, параграф 2, и член 14, параграф 3, втора алинея, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след уведомяването

или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

на Европейския парламент и Съвета за акта или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изменение 60

Предложение за регламент Член 17 – параграф 1

Регламент (ЕО) № 715/2007

Член 11а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Комисията приема **актове за изпълнение** в съответствие с член 15, за да определи процедурите за проверка на съответствието по време на експлоатация за леки превозни средства по отношение на сертифицираните стойности на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво.

Изменение

2. Комисията приема **делегирани актове** в съответствие с член 14а, за да определи процедурите за проверка на съответствието по време на експлоатация за леки превозни средства по отношение на сертифицираните стойности на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво.

Изменение 61

Предложение за регламент Член 17 – параграф 1 а (нов)

Регламент (ЕО) № 715/2007

Член 14 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Вмъква се следният член:

„Член 14а

Упражняване на делегирането

- 1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.**
- 2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 11а, параграф 2, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.**
- 3. Делегирането на правомощия, посочено в член 11а, параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.**
- 4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междоинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за**

по-добро законотворчество.*

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 11а, параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

** ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1. “.*

Изменение 62

Предложение за регламент

Приложение I – част А – подточка 6.3 - параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

С оглед на изчисляването на тази формула, определената в точка 4 цел за специфичните емисии за 2021 г. се коригира, за да се отчете разликата между измерената стойност на емисиите на CO₂ по WLTP и обявената стойност на емисиите на CO₂ по WLTP.

За новите участници, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 с цел изменение на настоящия регламент чрез разработване на формула за

изчисляване на съответната цел за специфичните емисии за 2021 г. за всеки производител.

Изменение 63

Предложение за регламент

Приложение I – част А – точка 6.3 – параграф 3 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 **или по-малка от 1,0**, в които случаи се използва **съответно** стойност 1,05 **или** 1,0

Изменение

За периода 2025 – 2029 г. ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05, в които случаи се използва стойност 1,05; **ако тази стойност е между 1,0 и 0,98, ZLEV factor се определя на 1,0; ако тази стойност е по-малка от 0,95, ZLEV factor се определя на 0,95;**

считано от 2030 г., ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 0,95, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 или 0,95

Изменение 98

Предложение за регламент

Приложение I – част А – точка 6.3 – параграф 4 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

x е **15 %** за годините от 2025 до 2029 и **30 %** от 2030 г. нататък.

Изменение

x е **20%** за годините от 2025 до 2029 и **35%** от 2030 г. нататък.

Изменение 65

Предложение за регламент

Приложение I – част Б – подточка 6.3.1 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

С оглед на изчисляването на тази

формула, определената в точка 4 цел за специфичните емисии за 2021 г. се коригира, за да се отчете разликата между измерената стойност на емисиите на CO₂ по WLTP и обявената стойност на емисиите на CO₂ по WLTP.

За новите участници, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 с цел изменение на настоящия регламент чрез разработване на формула за изчисляване на съответната цел за специфичните емисии за 2021 г. за всеки производител.

Изменение 66

Предложение за регламент

Приложение I – част Б – точка 6.3.1 – параграф 3 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 **или по-малка от 1,0**, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 **или** 1,0

Изменение

ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05, в които случаи се използва стойност 1,05; **ако тази стойност е между 1,0 и 0,98, ZLEV factor се определя на 1,0; ако тази стойност е по-малка от 0,95, ZLEV factor се определя на 0,95.**

Изменение 67

Предложение за регламент

Приложение I – част Б – точка 6.3.1 – параграф 4 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

x е 15 %

Изменение

x е 20%

Изменение 68

Предложение за регламент

Приложение I – част Б – подточка 6.3.2 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

С оглед на изчисляването на тази формула, определената в точка 4 цел за специфичните емисии за 2021 г. се коригира, за да се отчете разликата между измерената стойност на емисиите на CO₂ по WLTP и обявената стойност на емисиите на CO₂ по WLTP.

За новите участници, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 с цел изменение на настоящия регламент чрез разработване на формула за изчисляване на съответната цел за специфичните емисии за 2021 г. за всеки производител.

Изменение 69

Предложение за регламент

Приложение I – част Б – точка 6.3.2 – параграф 3 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от **1,0**, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 или **1,0**

ZLEV factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от **0,95**, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 или **0,95**

Изменение 99

Предложение за регламент

Приложение I – част Б – точка 6.3.2 – параграф 4 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

x е **30** %

x е **35** %