



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 10 ноември 2017 г.  
(OR. en)

14217/17

---

---

Междуинституционално досие:  
2017/0293 (COD)

---

---

CLIMA 302  
ENV 918  
TRANS 466  
MI 807  
CODEC 1787  
IA 178

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия,  
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 9 ноември 2017 г.

До: Г-н Jerre TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: COM(2017) 676 final

---

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<sub>2</sub> от леките превозни средства и за изменение на Регламент  
(ЕО) № 715/2007 (преработен)

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2017) 676 final.

---

Приложение: COM(2017) 676 final



Брюксел, 8.11.2017 г.  
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

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<sub>2</sub> от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен)**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### • Основания и цели на предложението

Автомобилният сектор е от особено значение за ЕС, тъй като осигурява работни места за повече от 12 милиона души в производството, продажбата, поддръжката и транспорта. Автомобилната промишленост на ЕС като част от световния автомобилен сектор в момента е изправена пред фундаментални промени. Цифровизацията и автоматизацията променят традиционните производствени процеси. Нововъведенията в електрическото силово предаване, автономното управление и свързаните превозни средства представляват значителни предизвикателства, които могат из основи да променят сектора. Освен това делът на автомобилния пазар на ЕС в световните продажби е намалял през последното десетилетие от близо една трета до около 20 %, което оказва допълнителен натиск върху промишлеността на ЕС за достигане до нови пазари.

След Парижкото споразумение<sup>1</sup> в света беше постигнато съгласие за преход към икономика с ниски въглеродни емисии. Много държави прилагат политики за транспорт с ниски въглеродни емисии, включително стандарти за превозните средства, често в комбинация с мерки за подобряване на качеството на въздуха. Досега прилаганите в Европа стандарти за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за автомобили и микробуси представляваха основен инструмент, стимулиращ иновациите и инвестициите в технологии с ниски въглеродни емисии. Но днес, при липсата на по-строги стандарти за периода след 2020 г., ЕС рискува да загуби своята водеща позиция в областта на технологиите и по-специално по отношение на превозни средства с нулеви/ниски емисии, тъй като САЩ, Япония, Южна Корея и Китай напредват много бързо.

Китай наскоро въведе задължителни квоти за превозни средства с нулеви/ниски емисии за автомобилпроизводители от 2019 г. нататък. В САЩ, Калифорния и още девет щата успешно въведоха регулаторен инструмент, с който се ускорява навлизането на превозни средства с нулеви/ниски емисии. Стратегическото значение на превозните средства с нулеви/ниски емисии за автомобилпроизводителите се доказва от редица неотдавнашни съобщения, според които делът на електрическото силово предаване в глобалните им продажби ще нарасне значително в следващите години. Автомобилната промишленост на ЕС трябва да се превърне в световен лидер в тези нови технологии, какъвто е в момента при конвенционалните автомобилни технологии.

Потребителите в ЕС пропускат икономии на гориво, възможни съгласно настоящата нормативна рамка. Съгласно оценката на настоящите регламенти за CO<sub>2</sub>, икономии на гориво в резултат от стандартите за CO<sub>2</sub> значително превишават допълнителните разходи за закупуване, но икономии от разходи за гориво за целия жизнен цикъл на автомобила са по-ниски от очакваните, главно поради увеличаване на разликата между показателите при цикъл на изпитване и действителните показатели по отношение на емисиите. Ако бъде намалена тази разлика в емисиите и в новите превозни средства бъдат монтирани технологии, гарантиращи икономии на гориво при реални условия, това ще донесе още повече ползи за потребителите.

---

<sup>1</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии на Комисията<sup>2</sup>, публикувана през юли 2016 г., поставя амбициозната цел за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) от транспорта до 2050 г. поне с 60 % под нивата от 1990 г. и поддържане на твърд курс към нулеви емисии. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта трябва да бъдат незабавно драстично намалени. В стратегията се пояснява, че навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии трябва да се увеличи, за да получи значителен пазарен дял до 2030 г. и да постави ЕС твърдо на дългосрочен курс към мобилност с нулеви емисии.

Като първа стъпка стратегията беше приложена чрез съобщението от май 2017 г. „Европа в движение: програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“<sup>3</sup>. Ясно е, че целта на ЕС е в Европа да бъдат разработени, предложени и произведени най-добрите свързани и автоматизирани решения за мобилност, оборудване и превозни средства с ниски емисии, както и да е налице най-модерната инфраструктура за тяхното поддържане. В съобщението се подчертава, че ЕС трябва да заеме водеща позиция при промяната на облика на автомобилния сектор на световно равнище, като се опира на вече постигнатия значителен напредък.

Настоящите стандарти за емисии на CO<sub>2</sub> за автомобили и микробуси, валидни до 2020—2021 г. допринесоха за значително намаляване на тези емисии от леките превозни средства за превоз на пътници и товари<sup>4</sup>. При прилагането на настоящите политики, обаче, емисиите на ПГ не се очаква да намалее достатъчно, за да бъде постигната целта на ЕС за 2030 г., а именно най-малко 40 % намаление в сравнение с нивата от 1990 г. Пътният транспорт беше отговорен за 22 % от емисиите на парникови газове в ЕС през 2015 г., като този дял нараства постоянно от 1990 г. насам. На автомобилите и лекотоварните превозни средства се дължат 73 % от емисиите на ПГ от пътния транспорт през 2015 г.

Макар че транспортният сектор значително намали своите емисии на замърсители на въздуха в ЕС през последните десетилетия, той остава главният виновник за емисиите на NO<sub>x</sub>. Превозните средства с нулеви емисии допринасят не само за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт, но носят ползи и от гледна точка на премахването на емисиите от замърсители на въздуха.

Настоящото предложение определя икономически ефективни цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за нови лекотоварни превозни средства до 2030 г., съчетани със специален механизъм за насърчаване с цел да се увеличи делът на превозни средства с нулеви/ниски емисии. Това ще гарантира запазването на водещата позиция в технологично отношение на автомобилната промишленост на ЕС, като засили нейната конкурентоспособност, и ще стимулира трудовата заетост. Ще бъдат намалени и разходите за консумация на гориво за потребителите. Същевременно то ще допринесе за постигането на ангажиментите на ЕС по силата на Парижкото споразумение. Механизмът за стимулиране на увеличаването на дела на превозни средства с нулеви/ниски емисии ще допринесе по-специално за постигането на намаляването на замърсителите на въздуха и съответно за подобряване на качеството на въздуха, което е

---

<sup>2</sup> COM (2016) 501 final.

<sup>3</sup> COM (2017) 283 final.

<sup>4</sup> Ricardo-AEA и TEPR (2015), Оценка на регламенти № 443/2009 и № 510/2011 относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства, достъпна на следния адрес: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

от полза за общественото здраве. Той допълва продължаващите усилия за решаване на проблемите с качеството на въздуха на градско, регионално и национално равнище.

По-конкретно, той ще изпрати ясен сигнал и ще осигури предсказуемост за промишлеността да инвестира, да стимулира заетостта и да насърчава иновациите и конкурентоспособността. Освен това той ще ускори навлизането на превозни средства с нулеви/ниски емисии и разработването на технологии за горивна ефективност в ЕС, като по този начин ще предостави основа за поддържане на успеха на автомобилната промишленост на ЕС на световните пазари. Очаква се да се осъществят инвестиции в инфраструктурата за зареждане, подпомагани от необходимите съпътстващи мерки на равнище ЕС и на национално равнище.

Нови специални механизми за управление ще гарантират, че стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и на стойностите на разхода на гориво ще останат представителни за стойностите, които потребителите получават в реални условия на експлоатация. Предложението също така гарантира, че усилията се разпределят справедливо сред производителите.

То е част от по-широк пакет за мобилност, който включва действия в сферата на търсенето, подпомагащи мерките в сферата на търсенето от настоящото предложение. Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства има за цел да стимулира пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства. Предложеното изменение гарантира, че директивата обхваща всички съответни практики за възлагане на обществени поръчки, че осигурява ясни и дългосрочни пазарни сигнали и че неговите разпоредби са опростени и могат да се използват ефективно. То следва да подобри приноса на транспортния сектор за намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> и на замърсители на въздуха и за конкурентоспособността и растежа на сектора.

Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива разглежда предоставянето на общи стандарти на вътрешния пазар, изисквания за целесъобразната минимална инфраструктура, която да се изгради чрез национални рамки за политиката, както и потребителска информация за съвместимостта на горивата и превозните средства. Планът за действие относно инфраструктурата за алтернативни горива посочва набор от препоръки за засилване на прилагането на национални политически рамки съгласно директивата и подобряване на планирането и финансирането на оперативно съвместима инфраструктура за алтернативни горива.

Инициатива за автомобилните акумулатори ще помогне за изграждането на пълна верига на стойността за разработването и производството на акумулатори в ЕС.

Освен това през първата половина на 2018 г. Комисията планира да представи целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за новите тежкотоварни превозни средства.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в областта на политиката:**

Настоящото предложение ще допринесе за изпълнението на целта на рамковата стратегия за енергиен съюз<sup>5</sup> за осъществяване на прехода към нисковъглеродна, сигурна и конкурентоспособна икономика. То ще спомогне за постигането на целите, определени в рамката за политиките на ЕС в областта на климата и енергетиката до 2030 г. , които включват цели за намаляване с поне 40 % на вътрешните емисии на ПГ в ЕС спрямо нивата от 1990 г. Намаляването на емисиите на ПГ в секторите извън обхвата на СТЕ, които включват автомобилния транспорт, до 2030 г. ще трябва да

---

<sup>5</sup> COM (2015) 080 final.

възлезе на поне 30 % в сравнение с нивата от 2005 г. Комисията предложи целеви стойности за намаляване на емисиите на парникови газове за държавите членки до 2030 г. съгласно Регламента за разпределяне на усилията<sup>6</sup>, включващ секторите извън обхвата на СТЕ. Стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub> за леки и лекотоварни превозни средства за периода след 2020 г. ще помогнат на държавите членки да постигнат тези цели.

Освен това, системата за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) като крайъгълен на политиката на ЕС в областта на климата допринася за снижаване на въглеродните емисии в енергийния сектор, който ще играе все по-важна роля в автомобилния транспорт с нарастването на дела на електрифицираните превозни средства.

7-мата рамкова програма (РП7) и „Хоризонт 2020“ осигуриха финансиране в общ размер на повече от 1,5 милиарда евро за подкрепа на научните изследвания и разработката на акумулатори, алтернативни горива и всички аспекти на електрификацията на превозните средства.

Предложението на Комисията от 2016 г. за преразглеждане на Директивата за енергията от възобновяеми източници (RED II)<sup>7</sup> има за цел да намали емисиите на ПГ от горива чрез въвеждането на задължение на равнището на ЕС за доставчиците на горива до 2030 г. да предлагат минимален дял от 6,8 % на нискоемисионни и възобновяеми горива, включително електроенергия от възобновяеми източници и биогорива от ново поколение.

Предложеното преразглеждане на Директивата за евровинетките предвижда такси на основата на емисионните характеристики, които ще направят възможно стимулирането на най-екологичните превозни средства и ще насърчат обновяването на автомобилния парк<sup>8</sup>.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Както бе подчертано в наскоро приетата Обновена стратегия за индустриалната политика<sup>9</sup>, модерната и конкурентоспособна автомобилна промишленост е от решаващо значение за икономиката на ЕС. За да може обаче секторът да запази водещата си технологична позиция и да се развива на световните пазари, той ще трябва да ускори прехода към по-устойчиви технологии и нови бизнес модели. Само така може да се гарантира, че Европа ще има най-конкурентоспособната, иновативна и устойчива промишленост през 2030 г. и след това.

Освен това, подробният план за действие за секторно сътрудничество във връзка с уменията<sup>10</sup>, стартирал през май 2016 г., включва автомобилния сектор като един от

---

<sup>6</sup> Предложение за Регламент относно задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки от 2021 до 2030 г. в подкрепа на устойчив енергиен съюз и в изпълнение на поетите ангажменти по силата на Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно механизъм за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и на друга информация, свързана с изменението на климата, COM(2016) 482 final

<sup>7</sup> Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници (преработен текст), COM(2016) 0767 final.

<sup>8</sup> Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури, COM(2017) 275 final

<sup>9</sup> COM(2017) 479 final.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item\\_id=8848](http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848)

целевите сектори. Той предлага възможност на кандидатстващите проекти да обединят основните заинтересовани страни измежду социалните партньори да набележат предизвикателствата пред квалификацията и уменията, както и разгръщането на специфични стратегии на национално или регионално равнище за преодоляване на тези предизвикателства.

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

### **• Правно основание**

Правното основание за настоящото предложение е член 192 от ДФЕС. В съответствие с член 191 и член 192, параграф 1 от ДФЕС Европейският съюз допринася, наред с другото, за постигането на следните цели: опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда; популяризиране, на международно равнище, на мерки за преодоляване на регионални или световни проблеми на околната среда, и по-специално борбата с изменението на климата.

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

Стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки автомобили и микробуси са въведени на равнище ЕС съответно от 2009 г. и 2011 г., като определят цели до 2020/21 г. Без допълнителни действия от страна на ЕС в тази област вероятно ще се реализират незначителни намаления на CO<sub>2</sub> от нови лекотоварни превозни средства, както беше установено при автомобилите в ЕС за периода между 1995 г. и 2006 г. Все пак могат да се очаква известно намаление на емисиите и след 2021 г. поради продължаващото обновяване на съществуващия автомобилен парк с по-нови автомобили и микробуси, които отговарят на стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> за 2020/21 г. Въпреки това, предвид очакваното допълнително увеличение на транспортната дейност, цялостните намаления на CO<sub>2</sub> няма да бъдат достатъчни за постигането на целта за 2030 г. за намаляване на емисиите на парникови газове и ангажиментите по Парижкото споразумение.

Действията на равнището на ЕС са оправдани както с оглед на трансграничното въздействие на изменението на климата, така и на необходимостта от защита на единните пазари за превозни средства. Ако не бъдат предприети действия на равнище ЕС, съществува риск от възникване на редица национални схеми за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварни автомобили. Ако това се случи, то ще доведе до различни равнища на амбиция и конструктивни параметри, което би изисквало множество технологични варианти и конфигурации на превозните средства, намалявайки по този начин икономии от мащаба. Националните и местните инициативи сами по себе си вероятно ще бъдат по-малко ефективни, тъй като те са изложени на риск от непоследователност, водеща до разпокъсване на вътрешния пазар.

Производителите притежават различни дялове на пазара на превозни средства в отделните държави членки, поради което ще бъдат засегнати в различна степен от разликите в националните нормативни уредби, които потенциално могат да нарушат конкуренцията. Това би повишило разходите за приважване в съответствие за производителите и би отслабило стимулите за проектиране на автомобили и микробуси с висока горивна ефективност поради разпокъсаността на европейския пазар.

Допълнителните разходи, които липсват на общи стандарти и общи технически решения биха породили, ще бъдат за сметка на доставчиците на компоненти и производителите. В крайна сметка обаче те ще бъдат прехвърлени на потребителите, които ще бъдат изправени пред по-високи разходи за превозните средства за същото

равнище на намаляване на емисиите от парникови газове без координирани действия на равнището на Съюза.

- **Пропорционалност**

Настоящото предложение съответства на принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигане на поставените цели. С предложението се определят нови икономически ефективни стандарти за постигане на необходимите намаления на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили и микробуси съгласно договорената рамка в областта на климата и енергетиката ЕС 2030, като същевременно се гарантира справедливо разпределение на усилията между производителите.

- **Избор на инструмент**

Тъй като предложението е за преработване на два съществуващи регламента, единственият подходящ инструмент е регламент.

Техниката за преработване на нормативни актове позволява в този случай сливане на двата до голяма степен сходни предишни регламента в един законодателен текст, който въвежда желаните изменения, кодифицира ги с непроменените разпоредби от предходните актове и отменя тези актове. Предложението за преработен регламент е в съответствие с ангажимента на Комисията по междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество<sup>11</sup>.

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

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

В рамките на програмата за регулаторна пригодност (REFIT) беше направена задълбочена оценка на действащата нормативна уредба. Тя завърши през април 2015 г. и окончателният доклад на консултантите е публикуван<sup>12</sup>.

Докладът от оценката разглежда нормативните актове спрямо целите, заложи в първоначалното законодателство. Той стигна до заключението, че тези актове все още са актуални и в голяма степен съгласувани, и са породили значителни намаления на емисиите, като същевременно са икономически по-ефективни, отколкото първоначално очакваното за постигане на поставените цели. Те също така са създали значителна добавена стойност за ЕС, която не би могла да бъде постигната в същата степен чрез национални мерки.

Основните заключения от оценката са както следва:

- Регламентите са все още валидни и ще останат валидни и след 2020 г.
- Регламентите имат повече успех в намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от предишните доброволни споразумения с промишлеността.
- Регламентът относно емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически автомобили вероятно е причина за 65 — 85 % от намалението на емисиите на отработили газове,

<sup>11</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>12</sup> Ricardo-AEA и TEPRI (2015), Оценка на регламенти № 443/2009 и № 510/2011 относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства, достъпна на следния адрес: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

постигнати след въвеждането му. Регламентът за леките търговски превозни средства изигра важна роля за ускоряване на намаляването на емисиите.

- Въздействието върху конкурентоспособността и иновациите изглежда като цяло положително и няма признаци за нарушаване на конкуренцията.
- Докладът от оценката подчертава следните слабости:
  - Цикълът на изпитване NEDC не отразява адекватно действителните емисии и е налице задълбочаващо се разминаване между показателите за емисии при изпитване и в реални условия, което подкопава ползите от регламентите.
  - Регламентите не отчитат емисиите, дължащи се на производството на горива или свързани с производството и извеждането от употреба на превозни средства.
  - Някои елементи на разработването (условия) на регламентите вероятно са оказали въздействие върху ефективността им. По-специално, използването на масата като параметър за полезност е в ущърб на намаляването на масата като вариант за намаляване на емисиите.
- Регламентите са довели до нетни икономически ползи за обществото.
- Разходите за производителите са много по-ниски от първоначално очакваните, тъй като технологиите за намаляване на емисиите като цяло се оказаха по-евтини от предвиденото.
- Икономии на гориво за целия експлоатационен срок надвишават първоначалните производствени разходи, но са по-ниски от предвиденото, главно поради увеличаване на разликата между показателите за емисиите при изпитване и в реални условия.
- Регламентите до голяма степен са съгласувани вътрешно и помежду си.
- Условията, които потенциално могат да отслабят регламентите, макар и с ограничено въздействие, са дерогацията за тясноспециализирани производители, облекченията и периода на въвеждане (за леки автомобили).
- Хармонизирането на пазара е най-важният аспект на добавената стойност за ЕС и е малко вероятно некоординирани действия в тази насока да са също толкова ефективни. Регламентите осигуряват общи изисквания, като по този начин свеждат до минимум разходите за производителите; те осигуряват и правна сигурност.
- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията потърси обратна информация от заинтересованите посредством:

- обществена консултация онлайн между 20 юли и 28 октомври 2016 г.;
- семинар със заинтересованите страни (24 март 2017 г.) за представяне на резултатите от обществената консултация;
- семинар със заинтересовани страни, посветени на работните места и уменията (26 юни 2017 г.);

- срещи 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 заинтересованите страни и държавите членки.

Резултатите от консултацията със заинтересованите страни са включени в обобщен вид в приложение 2 на оценката на въздействието на настоящото предложение.

Основните заключения от процеса на консултации със заинтересованите страни може да се обобщят както следва: по отношение на целевите нива, производителите на автомобили и микробуси като цяло подкрепят по-малко амбициозни целеви нива за 2030 г. в сравнение с НПО в областта на околната среда и транспорта, както и организациите на потребителите, които подкрепят по-амбициозни целеви нива както за 2025, така и за 2030 г. По отношение на разпределението на усилията, производителите са в подкрепа на крива на граничните стойности на основата на масата, докато НПО в областта на околната среда и транспорта, както и организациите на потребителите, предпочитат отпечатъка като показател за полезност. Автомобилната промишленост като цяло е против задължение относно превозните средства с нулеви или ниски емисии, производителите на батерии и електроенергия, инвеститорите в инфраструктурни обекти, много европейски градове с проблеми с качеството на въздуха, както и повечето НПО в областта на околната среда и транспорта призовават за такъв подход. Организациите на потребителите заемат неутрална позиция относно стимулите за превозни средства с нулеви или ниски емисии.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Оценката на въздействието се основава на данните от оценката на съществуващите регламенти<sup>13</sup>.

По отношение на количествената оценка на икономическото, социалното и екологичното въздействие, докладът от оценката на въздействието се основава на специален набор от криви на разходите, които обхващат широк кръг от актуални технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки автомобили и микробуси, както и набор от модели. Чрез модела PRIMES-TREMOVE беше разработен набор от сценарии, с който се проектира развитието на сектора на автомобилния транспорт. Този анализ беше допълнен чрез прилагане на други инструменти за моделиране, например GEM-E3 и E3ME (за макроикономическите въздействия) и модела JRC DIONE с новоразработени функции за оценка на въздействието на нивото на производителя (категорията).

Данните за емисиите на парникови газове и други характеристики на новия автомобилен парк от леки превозни средства произхождат от годишните мониторингови данни, докладвани от държавите членки и събирани от Европейската агенция за околната среда (ЕАОС) съгласно регламенти 443/2009 и 510/2011 относно емисиите на CO<sub>2</sub> от леки превозни средства.

<sup>13</sup> Ricardo-AEA и TEPR (2015), Оценка на регламенти № 443/2009 и № 510/2011 относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства, достъпна на следния адрес: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

Освен чрез консултации със заинтересованите страни, допълнителна информация беше събрана чрез няколко съпътстващи проучвания, възложени на външни изпълнители, по-специално посветени на следните въпроси:

- налични технологии, които могат да бъдат внедрени в съответния период с цел намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки превозни средства, както и на тяхната ефективност и разходите за тях;
- елементи с потенциално въздействие върху промишлената конкурентоспособност и заетостта;
- нарастващата разлика между емисиите в изпитвателни и реални условия и факторите, допринесли за това;
- въздействието на различните регулаторни подходи, нормативни показатели и възможни проектни елементи (условия);
- въздействие върху емисиите на парникови газове и на замърсители.

Приложение 1 към оценката на въздействието на настоящото предложение съдържа списък с проучвания.

- **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, бе разработена и изготвена в съответствие с приложимите указания за по-добро регулиране и получи положително становище с резерви на 13 октомври 2017 г. от Комитета за регулаторен контрол.

Препоръчаните от Комитета подобрения бяха включени в окончателната ѝ версия. Те засягат следното: 1) описание на връзките с други политически инициативи на ЕС, по-специално по-общите пакети за мобилността, представени от Комисията; 2) обяснение на основните пречки пред навлизането на превозни средства с нулеви и ниски емисии и как предложението за регламент ще допринесе за преодоляването им; 3) пояснение на предизвикателството по отношение на конкурентоспособността на промишлеността на ЕС, по-специално с оглед на риска от загуба на водещите позиции в технологично отношение и как предложението за регламент може да го реши; 4) посочване на основните компромиси за вземането на политическо решение; 5) оценка на нормативната тежест и потенциала за опростяване.

#### *Варианти на политика*

Разгледаните в оценката на въздействието варианти на политиката са групирани в пет основни елемента, които трябва да разрешат установените проблеми и да постигнат целите на политиката.

#### **1. Цели (нива, графици и измерване)**

За периода до 2030 г. бяха определени различни целеви нива, вариращи от 10 % до 40 % намаление през 2030 г. в сравнение със средните стойности за всички автомобили в ЕС за 2021 г. и съответно за всички микробуси за 2020 г. Бяха оценени и два варианта, отразяващи целевите нива, посочени от Европейския парламент, които Комисията се ангажира да оцени по време на преговорите през 2014 г.

По отношение на графика за целите, разгледаните варианти включваха поставянето на цел само за 2030 г., поставянето на цели за 2025 и 2030 г., както и поставянето на годишни цели за всяка година от периода 2022—2030 г. По отношение на измерването на целите, разгледаните варианти включваха настоящия подход на основата на

емисиите на отработили газове („от резервоара до колелото“), както и алтернативни варианти („от нефтения кладенец до колелото“, „произтичащи от доставки емисии“, „претегляне на пробегата“).

Предпочитаният вариант за нивата на целите е да се определят нови цели за емисии на CO<sub>2</sub> за целия автомобилен парк на ЕС в размер на 30 % намаление през 2030 г. в сравнение с целите за 2021 г., както за автомобили, така и за микробуси.

Предпочитаният вариант за измерване на емисиите е да се запази подходът „от резервоара до колелото“, като целите се определят в g CO<sub>2</sub>/km за средно претеглените продажби на автомобилния парк, защото този подход е в пълно съответствие с други инструменти на политиката и промяната на измерването не би донесла значителни ползи. Предпочитаният вариант за определяне на графика на целите е да се определят нови цели за емисии на CO<sub>2</sub> от автомобили и микробуси, които да се прилагат от 2025 г., и по-строги цели, които да се прилагат от 2030 г., за да се гарантира, че до 2030 г. ще бъдат постигнати изискваните общи намаления на емисиите на CO<sub>2</sub>, с което ще се спомогне за постигането на целите, заложи в Регламента за разпределяне на усилията. Подобен подход ще предостави също така ясен и ранен сигнал за инвестиции в превозни средства с ниски и нулеви емисии.

## **2. Разпределяне на усилията**

Съгласно настоящите регламенти за определяне на целите за специфични емисии за отделните производители се използва линия на граничните стойности, която започва от целите за автомобилния парк на целия ЕС. Тази линейна крива определя връзката между емисиите на CO<sub>2</sub> и масата на превозното средство в готовност за движение.

Освен настоящия подход, в оценката на въздействието бяха разгледани следните варианти на политика: промяна на наклона на линията на граничните стойности, използване на друг показател за полезност (напр. отпечатък) или премахване на показателя за полезност (еднакво намаление или еднаква цел за всички производители).

Предпочитаният вариант за разпределяне на целите за автомобилния парк на целия ЕС между отделните производители от 2025 г. нататък е да се използва крива на граничните стойности, като целите за специфични емисии на производителите да се определят съобразно средната маса на изпитване по WLTP на превозните средства, а наклонът на кривата да гарантира равностойно усилие за постигане на намаление между производителите.

## **3. Стимули (определения и видове стимули) за превозни средства с нулеви/ниски емисии**

Като се използват различни определения за превозни средства с ниски емисии, в оценката на въздействието се разглеждат два различни вида специфични стимули за превозни средства с нулеви/ниски емисии:

- *Обвързващо задължение:* от всички производители ще се изисква еднакъв дял превозни средства с нулеви/ниски емисии.
- *Система за облекчения:* този стимул ще вземе предвид дела на производителя от превозни средства с нулеви/ниски емисии, когато се определя неговата цел на специфични емисии на CO<sub>2</sub>. Производител, който надхвърля определено базово равнище на превозни средства с нулеви/ниски емисии, ще бъде поощрен като му бъде зададена по-малко строга цел за емисиите на CO<sub>2</sub>.

За всеки от двата типа бяха разгледани различни задължения/базови нива.

Предпочитаният вариант ще се отнася до механизма за стимулиране на превозни средства с нулеви/ниски емисии е системата за облекчения.

#### **4. Елементи на икономически ефективно изпълнение**

Бяха оценени различни елементи, които позволяват икономически ефективно изпълнение. Те включват мерки, вече предвидени в настоящите регламенти като екологични иновации, групиране и дерогации. Освен това бяха разгледани нови елементи, например търгуване, заделяне и заемане.

Предпочитаният вариант е да се запазят разпоредбите за екологичните иновации, като обхватът им се разшири до климатичните системи и се даде възможност за преразглеждане на тавана от 7 g/km, да се запазят разпоредбите за групирането, като се изясни как производителите могат да сформират отворени групи, да не се въвежда възможност за търгуване, нито за заделяне или заемане на облекчения на целите за CO<sub>2</sub>, и да се премахне възможността на производителите на автомобили да се предоставя дерогация за „тясноспециализирано производство“.

#### **5. Управление**

Ефективността на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в действителност зависи от една страна от представителността на процедурата за изпитване по отношение на средните стойности при шофиране в реални условия, а от друга страна — от степента, в която пуснатите на пазара превозни средства отговарят на базовите превозни средства, изпитвани при одобрението на типа. В този контекст препоръката на Европейския парламент след проучването на измерването на емисиите в автомобилния сектор подчерта, че механизмите за наблюдение на пазара са от решаващо значение за поддържането на сигурна и благонадеждна система.

Предвид тези обстоятелства и съгласно препоръките на механизма за научни становища бяха разгледани няколко варианта. Първият от тях е събирането, публикуването и мониторинга на данните за разхода на гориво в реални условия на основата на задължение за производителите да монтират стандартизирани измервателни устройства за разхода на гориво в новите превозни средства посредством законодателството, уреждащо одобрението на типа. Вторият, свързан с мерките за наблюдение на пазара, се разглежда във връзка със съответствието на производството и проверките за съответствие в експлоатация.

Предпочитаният вариант е да се оправомощи Комисията за i) събирането, публикуването и мониторинга на данните за разхода на гориво в реални условия и създаването на задължение за докладване на отклоненията, свързано с механизъм за корекция, и ii) коригирането на докладваните стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> в случай на отклонения, установени чрез подобро наблюдение на пазара.

Означение на резюмето на оценката на въздействието: SWD(2017)650

Означение на становището на Комитета за регулаторен контрол: SEC(2017)476

#### **• Пригодност и опростяване на законодателството**

В съответствие с ангажимента на Комисията за по-добро регулиране предложението бе подготвено посредством приобщаването към този процес на всички заинтересовани страни, и то при спазване на принципа на прозрачност и в постоянно взаимодействие с тези страни.

Оценката на въздействието също така анализира как може да се опрости законодателството и да се намалят ненужните административни разходи.

Производителите, отговарящи за по-малко от 1000 новорегистрирани превозни средства годишно, в много случаи МСП, ще бъдат освободени от постигането на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub>. Изключенията *de minimis* намаляват разходите на дребните производители за постигане на съответствие и административните разходи. Това също така улеснява навлизането на пазара на нови производители, като същевременно не оказва значително въздействие върху общите намаления на емисиите на CO<sub>2</sub> от превозни средства в целия автомобилен парк на ЕС.

Освен това предложението поддържа няколко елемента за икономически ефективно прилагане, като например групирането, което намалява разходите на производителите за постигане на съответствие.

Системата за кредити за превозни средства с нулеви и ниски емисии няма да създаде допълнителна административна тежест. Премахването на дерогациите за тясноспециализирани производители ще намали административната тежест.

Не се предвиждат промени в режима на съответствие и в размера на глобите. Въздействието на вариантите, свързани с управлението, ще зависи от конкретните мерки за изпълнение.

- **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

#### **4. ОТРАЖЕНИЯ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението не изисква допълнителни финансови средства.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

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

Предложението се основава на процедурата за годишни доклади и мониторинг, която е създадена по силата на сега действащите регламенти. За да се оцени спазването на годишните цели за специфични емисии от страна на производителите, държавите членки съобщават всяка година данните за всички новорегистрирани леки автомобили и микробуси на Комисията. В допълнение към посочените в одобрението на типа стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> и масата се наблюдават и редица други данни от значение, включително вида гориво и намаленията на емисии на CO<sub>2</sub> от внедрени екологични иновации.

Комисията, подпомагана от Европейската агенция за околната среда (ЕАОС), всяка година публикува мониторинговите данни от предходната календарна година, включително изчисленията на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на производителите. Производителите имат възможност да уведомяват за грешки в предварителните данни, предадени от държавите членки. Тази утвърдена система за мониторинг съставлява важна основа за наблюдение на въздействието на законодателството.

За да бъдат засилени аспектите на управлението на системата за мониторинг, оценката на въздействието разглежда вариант, при който за проверката на съответствието на производителя се взема предвид дали данните за емисиите от превозните средства в

експлоатация съответстват на стойностите на CO<sub>2</sub>, съдържащи се в одобрението на типа.

В допълнение към процедурата за оценка на съответствието, оценката на въздействието набелязва списък от основни показатели за мониторинг на конкретни политически цели, които трябва да бъдат постигнати с настоящото предложение. Те са допълнени от набор от оперативни цели и показатели.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

### ***Член 1 — Предмет и цели***

В този член се определят целите за емисиите на CO<sub>2</sub> от целия автомобилен парк на ЕС, приложими за новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, считано от 2020, 2025 и 2030 г. Регламентът се прилага от 2020 г., за да се гарантира съгласуван преход към нов режим на целите, считано от 2025 г. Поради това той включва вече установените цели за целия автомобилен парк на ЕС за 2020 г. от 95 g/km (по NEDC) за леки пътнически автомобили и 147 g/km (по NEDC) за леки търговски превозни средства, както и нови цели за 2025 и 2030 г.

Считано от 2021 г., целите за специфични емисии ще бъдат въз основа на новата процедура за изпитване за емисии, хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP). Поради това целите за емисиите за 2025 и 2030 г. за целия автомобилен парк, които са определени по WLTP, са изразени като процентни намаления в сравнение със средните цели за специфични емисии за 2021 г., определени за всеки производител съгласно раздел 4 от приложение I.

### ***Член 2 — Приложно поле***

В този член се определят категориите превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент чрез позоваване на законодателните актове за одобрение на типа. Той също така пояснява, че изключението *de minimis*, приложимо за производители, които отговарят за по-малко от 1000 нови регистрации годишно, не следва да се прилага, когато даден производител отговаря на условията за такова изключение, но въпреки това поиска и дерогация и тя му бъде предоставена.

### ***Член 3 — Определения***

Добавени са нови определения за „цели за автомобилния парк на целия ЕС“, „превозни средства с нулеви и ниски емисии“ и „маса на изпитване“.

### ***Член 4 — Цели за специфични емисии***

В този член се определя общото задължение за производителя да гарантира, че средните емисии на CO<sub>2</sub> от автомобилния му парк от новорегистрирани превозни средства в рамките една календарна година не надхвърлят годишната цел за специфични емисии. Тази цел е специфична за съответния производител и се изчислява като функция на приложимата цел за автомобилния парк на целия ЕС, кривата на граничните стойности, средната маса на автомобилния парк на производителя и референтната маса (M<sub>0</sub> или TM<sub>0</sub>). Изчисляването на масата се основава на масата в готовност за движение до 2024 г. включително. От 2025 г. нататък следва вместо това да се използва масата на изпитване на превозното средство, която е по-близка до реалната маса на окомплектованото превозно средство. Формулите за изчисляване на целите за специфични емисии за периода 2020—2030 г. са посочени в части А и Б от приложение I. Изчислените цели, приложими през периода 2020—2024 г. са посочените в настоящото законодателство.

От 2025 г. нататък целта за специфични емисии за даден производител следва да се изчислява, като се взема предвид дялът на превозни средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на съответния производител. За изчисляването на този дял следва да се преброят превозните средства с нулеви и ниски емисии на основата на претегляне на емисиите на всяко превозно средство. Когато този дял надвишава базовото ниво за целия автомобилен парк на ЕС, производителят се ползва от по-висока цел за специфични емисии.

При леките търговски превозни средства се прави разграничение при разпределението на усилието между производителите на такива превозни средства със средна маса на изпитване над средната базова маса (ТМ<sub>0</sub>) и тези със средна маса на изпитване под ТМ<sub>0</sub>. За първата група наклонът на кривата на граничните стойности остава постоянен с течение на времето, а във втория случай се използва същият подход както при пътническите автомобили, т.е. кривата се изменя според целта за автомобилния парк на целия ЕС.

#### ***Член 5 — Облекчения по отношение на целта от 95 g CO<sub>2</sub>/km за леки автомобили***

Тази разпоредба не се променя и се прилага до 2022 г. включително.

#### ***Член 6 — Групиране***

Разпоредбите за групирането за свързани предприятия и независими производители остават непроменени. Добавено е обаче правомощие за Комисията да изясни условията за договореностите за групиране между независими производители, по-специално по отношение на правилата за защита на конкуренцията.

#### ***Член 7 — Мониторинг и отчитане***

Общите разпоредби относно мониторинга на данни за CO<sub>2</sub> от държавите членки остават непроменени. Добавено е обаче засилено задължение за държавите членки да гарантират висококачествени данни и да си сътрудничат с Комисията.

Добавен е механизъм, който за целите на мониторинга взема предвид установените отклонения в емисиите на CO<sub>2</sub> на превозни средства в експлоатация в сравнение със стойностите, посочени в одобрението на типа. Този механизъм се основава на предложението за въвеждане на процедура за проверки на съответствието в експлоатация на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> в законодателството за одобрение на типа. Органите по одобряване на типа следва да докладват всички установени отклонения, а Комисията следва да ги вземе предвид при проверката на съответствието на производителите с техните цели. Разпоредбата включва правомощия на Комисията да представя подробности за такава процедура посредством акт за изпълнение.

#### ***Член 8 — Такса за извънредно количество емисии***

Този член установява формула за изчисляване на финансовите санкции за производител, надхвърлил целта си. Запазва се таксата за извънредно количество емисии от настоящите регламенти — 95 евро/g CO<sub>2</sub>/km.

#### ***Член 9 — Публикуване на резултатите на производителите***

В този член се изброяват данните, които Комисията публикува ежегодно относно спазването на целите от страна на производителите (т.е. годишното решение за мониторинг). Масата на изпитване е добавена като параметър на данни, който да бъде публикуван, предвид нейното използване като показател за полезност от 2025 г. нататък.

#### ***Член 10 — Дерогации за определени производители***

Запазва се възможността за производителите на малки количества (т.е. тези, отговарящи за 1000 — 10 000 регистрации за леки автомобили и 1000 — 22 000 регистрации за микробуси) да подадат заявление за дерогация от техните цели за специфични емисии.

Тясноспециализираните производители на автомобили, т.е. тези, отговарящи за 10 000 — 300 000 новорегистрирани превозни средства, запазват възможността да се ползват от дерогация от целта за 95g CO<sub>2</sub>/km. Считано от 2025 г. обаче, тези производители ще трябва да отговарят на целите за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I.

#### ***Член 11 — Екологични иновации***

Производителите могат да продължат да се възползват от по-ниски средни емисии, като оборудват своите превозни средства с екологични иновации, одобрени в съответствие с този член. За да бъдат взети предвид промените в икономииите чрез екологични иновации, които могат да възникнат в резултат на изменението в регулаторната процедура за изпитване, беше добавено правомощие за Комисията за адаптиране на тавана от 7 g CO<sub>2</sub>/km, наложен за икономииите на CO<sub>2</sub>, които производителят може да вземе предвид с цел намаляване на средните си емисии. Това правомощие следва да се прилага от 2025 г. нататък.

Критериите за допустимост за екологична иновация остават непроменени до 2024 г. включително. От 2025 г. нататък премахването на позоваването на мерките по интегрирания подход ще позволи мобилното климатично оборудване да бъде допускано като екологична иновация.

#### ***Член 12 — Емисии на CO<sub>2</sub> и разход на енергия в реални условия***

Този член предвижда правомощие за Комисията да наблюдава и оценява представителността на процедурата за изпитване WLTP в реални условия и да гарантира, че обществеността е осведомена за развитието на тази представителност във времето.

За целта Комисията следва да разполага с правомощието да изисква от държавите членки и производителите да събират и докладват данни в реални условия.

#### ***Член 13 — Корижиране на M<sub>0</sub> и TМ<sub>0</sub>***

Усилието за намаляване на CO<sub>2</sub> се разпределя между производителите въз основа на средната маса на автомобилния парк през определен период. Тази референтна стойност се изразява като M<sub>0</sub> или TМ<sub>0</sub> в зависимост от това дали се използва масата в готовност за движение (M) или масата на изпитване на превозното средство (TМ). Разпоредбата пояснява процедурата за адаптиране на референтната стойност на масата, за да се гарантира, че целите за специфичните емисии продължават да отразяват целта за автомобилния парк на целия ЕС. Считано от 2025 г., честотата на тези корекции следва да се увеличи от веднъж на всеки три години до веднъж на всеки две години. Почестата корекция ще позволи по-рано да се вземат предвид промените в средната маса на изпитване и тяхното въздействие върху положението на производителите по кривата на граничните стойности.

#### ***Член 14 — Преглед и доклад***

Този член включва и изискване за Комисията да представи доклад относно ефективността на настоящия регламент, по целесъобразност придружен от съответно предложение. Предложението е докладът да бъде представен през 2024 г., за да се

хармонизира с разпоредбите за прегледа и докладването, предложени с Регламента за разпределяне на усилията и с Директивата за търговия с емисии.

Членът запазва и разпоредбите относно преразглеждането на процедурата за изпитване за одобрение на типа, както и правомощията за отразяване на промени в регулаторната процедура за изпитване.

#### ***Членове 15 и 16 — Процедура на комитет и делегиране на правомощия***

Това са стандартни разпоредби относно процедурата на комитет и делегирането на правомощия.

#### ***Член 17 — Изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007***

Това изменение има за цел да въведе правно основание в Регламент (ЕО) № 715/2007 (регламент за одобряването на типа за стандарти на емисиите Евро 5/6), за да може Комисията да създаде процедура за проверка на съответствието в експлоатация по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази процедура е от съществено значение за ефективното наблюдение на пазара на системата за одобряване на типа и стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub>, използвани за установяване на съответствие с целите.

#### ***Членове 18 и 19 — Отмяна и влизане в сила***

Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 се отменят, считано от 1 януари 2020 г. Актът следва да влезе в сила 20 дни след публикуването му.

#### ***Приложения I — V***

**Приложение I:** определя формулите за изчисляване на годишните цели за специфични емисии, които следва да бъдат достигнати от средните емисии на парковете от новорегистрирани превозни средства на производителите. Част А обхваща леките пътнически автомобили, а част Б включва леките търговски превозни средства.

**Приложения II и III:** Тези приложения определят параметрите за мониторинг на данните, които са необходими за изчисляване на целите и проверка на съответствието с тях. Приложение III, което обхваща леките търговски превозни средства, се позовава на нуждата да се вземе предвид спецификата на превозните средства, които са получили одобрение на типа на няколко етапа.

**Приложение IV:** Това приложение изброява правните актове, обхванати от преработения текст, т.е. двата основни регламента (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, със съответните им актове за изменение.

**Приложение V:** Таблица на съответствията.

↓ 510/2011 (адаптиран)  
⇒ НОВ

2017/0293 (COD)

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<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства  и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007  (преработен)

(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 комитет,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

↓ НОВ

- (1) Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup> и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup> бяха неколкратно съществено изменени. Тъй като предстоят още изменения, тези регламенти следва да бъдат преработени от съображения за яснота.
- (2) Настоящият регламент следва да се прилага от 1 януари 2020 г., за да се осигури съгласуван и ефективен преход след преработката и отмяната на регламенти

<sup>14</sup> Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

(ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011. Целесъобразно е обаче стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> и условията за постигането им, посочени в тези регламенти, да бъдат запазени без промяна до 2024 г.

↓ 443/2009 съображение 1

~~Целта на настоящия регламент е да се определят стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността, което съставлява част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства, като едновременно с това се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.~~

↓ 510/2011 съображение 1  
(адаптиран)

~~Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации за изменението на климата, която бе одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета<sup>16</sup>, цели да се стабилизира концентрацията на парникови газове в атмосферата на ниво, което би предотвратило опасно антропогенно въздействие върху климатичната система. С оглед постигането на тази цел, увеличението на световната средногодишна температура на повърхността не следва да надхвърля нивата от преди началото на индустриализацията с повече от 2 °C. Четвъртият доклад за оценка на Междуправителствената група експерти за промените в климата показва, че с оглед постигането на тази цел, световните емисии на парникови газове трябва да достигнат своя връх до 2020 г. На своето заседание на 8 – 9 март 2007 г. Европейският съвет пое твърд ангажимент за намаляване на цялостните емисии на парниковите газове на Общността най-малко с 20 % в сравнение с нивата от 1990 г. до 2020 г. и с 30 %, при условие че другите развити страни се ангажират да постигнат сравнимо намаляване на емисиите и икономически по-напредналите развити страни допринесат в съответствие с възможностите си.~~

↓ НОВ

(3) Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии<sup>17</sup> 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.

<sup>16</sup> ~~ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.~~

<sup>17</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ (COM(2016) 501 final).

- (4) Съобщенията на Комисията „Европа в движение“<sup>18</sup> и „Към мобилност с ниски емисии: за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“<sup>19</sup> подчертават, че стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства са силен двигател за иновации и ефективност, ще допринесат за засилване на конкурентоспособността на автомобилната промишленост и ще проправят пътя за превозни средства с нулеви и ниски емисии по технологично неутрален начин.
- (5) Настоящият регламент предвижда ясен път за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от сектора на автомобилния транспорт и допринася за постигането на обвързващата цел за намаляване най-малко с 40 % на вътрешните емисии на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г., както беше приета в заключенията на Съвета на Европейския съюз от 23—24 октомври 2014 г. и одобрена като планиран национално определен принос в рамките на Парижкото споразумение на заседанието на Съвета по околна среда на 6 март 2015 г.
- (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 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 пътният транспорт продължат да се увеличават, това ще компенсира намаленията, постигнати от другите сектори с цел борба с изменението на климата.
- (7) Заключенията на Европейския съвет от октомври 2014 г. подчертаха значението на намаляването на емисиите на парникови газове и на рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспорта чрез цялостен и технологично неутрален подход за насърчаване на намаляването на емисиите и енергийна ефективност в транспорта, за електрически превозни средства и възобновяеми източници в транспорта и след 2020 г.
- (8) Енергийната ефективност и нейният принос за ограничаване на потреблението е едно от петте взаимно подсилващи се и тясно взаимосвързани измерения на стратегията за енергийния съюз, приета на 25 февруари 2015 г., с която на потребителите в ЕС се предоставя сигурна, конкурентоспособна и достъпна енергия. В стратегията за енергийния съюз се посочва, че докато всички икономически сектори трябва да предприемат стъпки за повишаване на ефективността на своето потребление на енергия, транспортът има огромен потенциал за енергийна ефективност, който може да бъде реализиран също така с трайно съсредоточаване върху въвеждането на по-строги стандарти за емисии на CO<sub>2</sub> на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства в перспектива до 2030 г.

<sup>18</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „ЕВРОПА В ДВИЖЕНИЕ Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“ (COM(2017) 283 final).

<sup>19</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите [...]

- (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.
- (10) Поради това е целесъобразно да се преследват целите на тези регламенти чрез определянето на нови цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за автомобилните паркове от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в целия ЕС за периода до 2030 г. При определянето на нивата на намаляване е взета предвид тяхната ефективност за осигуряването на икономически ефективен принос за намаляване на емисиите от секторите, обхванати от Регламента за разпределяне на усилията [...] до 2030 г.; взети са предвид също така произтичащите от това разходи и икономии за обществото, производителите и ползвателите на превозните средства, както и преките и непреките последици за заетостта, конкурентоспособността и иновациите, а също така и съпътстващите ползи от гледна точка на намаляване на замърсяването на въздуха и енергийната сигурност.
- (11) През 2017 г. влезе в сила нова процедура на изпитване за измерването на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на леки превозни средства — Хармонизирана в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP), посочена в Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията<sup>20</sup>. Тази нова процедура за изпитване ще осигури стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво, които са по-представителни за реалните условия. Поради това е целесъобразно новите цели за емисии на CO<sub>2</sub> да се основават на стойността на емисиите на CO<sub>2</sub>, определени въз основа на тази процедура за изпитване. Но предвид факта, че емисиите на CO<sub>2</sub> на базата на WLTP ще бъдат на разположение за установяване на съответствието с целите след 2021 г., уместно е да се определят нови стандарти за показатели за емисии като нива на намаляване, определени по отношение на средната стойност за 2021 г. на специфичните емисии, приложими през въпросната година.

↓ 443/2009 съображение 2  
(адаптиран)

~~Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата, която бе одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета от 15 декември 1993 г.<sup>21</sup>, изисква всички страни да изготвят и приложат национални и, където е уместно, регионални програми, съдържащи мерки за намаляване на изменението на климата. Във връзка с това Комисията предложи през януари 2007 г. в контекста на международните преговори Европейският съюз да има за цел намаляване е~~

<sup>20</sup> ⇨ Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1). ⇐

<sup>21</sup> ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

~~30 % на емисиите на парникови газове на развитите държави до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.), но и самият Съюз да поеме твърд и независим ангажимент за постигане на намаление на емисиите на парникови газове най-малко с 20 % до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.) независимо от намалението, постигнато от други развити държави. Тази цел бе одобрена от Европейския парламент и от Съвета.~~

↓ 443/2009 съображение 3

~~Едно от следствията от тези ангажименти е, че ще бъде необходимо всички държави-членки да намалят значително емисиите от леките пътнически автомобили. С цел да се осигурят необходимите значителни намаления на емисиите, на равнище държава-членка и на равнището на Общността следва да се въведат политики и мерки във всички икономически сектори на Общността, а не само в промишления сектор и в сектора на енергетиката. Автомобилният транспорт е вторият сектор в Съюза по обем на емисиите на парникови газове и неговите емисии продължават да нарастват. Ако въздействието на пътният транспорт върху изменението на климата продължи да се увеличава, то ще обезсмисли в значителна степен намаленията, постигнати от другите сектори с цел борба с изменението на климата.~~

↓ 510/2011 съображение 3

~~На равнището на държавите-членки и Съюза следва да се приложат политики и мерки във всички сектори от икономиката на Съюза, а не само в промишления и енергийния сектор, с оглед постигане на необходимите намаления на емисиите. Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно усилията на държавите-членки за намаляване на техните емисии на парникови газове, необходими за изпълнение на ангажиментите на Общността за намаляване на емисиите на парникови газове до 2020 г.<sup>22</sup> предвижда намаление средно с 10 % в сравнение с нивата от 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на ЕС за търговия с емисии, установена с 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<sup>23</sup>, включително автомобилният транспорт. Автомобилният транспорт е вторият сектор в Съюза по обем на емисиите на парникови газове и неговите емисии, включително тези от леки търговски превозни средства, продължават да се увеличават. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължат да се увеличават, това в значителна степен ще обезсмисли усилията, положени в други сектори, за борба с промяната на климата.~~

↓ 443/2009 съображение 4

~~Общностните цели за новите леки пътнически автомобили дават на производителите повече сигурност при планирането и по-голяма гъвкавост при съобразяване с изискванията за намаляване на CO<sub>2</sub>, отколкото отделните национални цели за намаляване на емисиите. При определяне на стандартите за обем на емисиите е важно да се вземат предвид техните последици за пазарите и конкурентоспособността на~~

<sup>22</sup> ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 136.

<sup>23</sup> ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

~~производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и ползите по отношение на насърчаването на иновациите и намаляването на потреблението на енергия.~~

↓ 443/2009 съображение 5  
(адаптиран)

- (12) ~~Настоящият регламент се основава на трайно наложен процес за измерване и мониторинг на емисиите на CO<sub>2</sub> от превозни средства, регистрирани в Общността, в съответствие с Решение № 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 2000 г. за разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки автомобили<sup>24</sup>. Важно е определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> 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  новия им автомобилен парк в Общността  Съюза .~~

↓ 510/2011 съображение 5

~~За засилване на конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост следва да се използват схеми за предоставяне на стимули, като принадане на екологичните иновации и предоставяне на облекчения.~~

↓ НОВ

- (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 на автомобилните паркове и необходимостта секторът на пътният 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.
- (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.

<sup>24</sup> ОВ L 202, 10.8.2000 г., стр. 1.

- (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.
- (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 CO<sub>2</sub> 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.
- (17) При определянето на облекчения за превозни средства с нулеви и ниски емисии е целесъобразно да се вземе предвид разликата между емисиите на CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 съвременното разгръщане на инфраструктура за презареждане и ще донесе значителни ползи за потребителите, за конкурентоспособността и околната среда.

↓ 443/2009 съображение 6  
(адаптиран)

~~Комисията е приела Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки автомобили през 1995 г. Стратегията се основава на три стълба: доброволно посъмане на ангажименти от страна на автомобилната промишленост за намаляване на емисиите; подобряване на информацията за потребителите и насърчаване чрез фискални мерки на производството на ефективни по отношение на горивата леки автомобили.~~

↓ 443/2009 съображение 7  
(адаптиран)

~~През 1998 г. Асоциацията на европейските автомобилни производители (АСЕА) се ангажира да намали средните емисии от продадените нови леки автомобили до 140 g CO<sub>2</sub>/km до 2008 г., а през 1999 г. Асоциацията на автомобилните производители в Япония (ЈАМА) и Асоциацията на автомобилните производители в Корея (КАМА) посеха ангажимент да намалят средните емисии от продадените нови коли до 140 g CO<sub>2</sub>/km до 2009 г. Тези ангажименти бяха признати в Препоръка 1999/125/ЕО на Комисията от 5 февруари 1999 г. относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от леките пътнически автомобили<sup>25</sup> (АСЕА), Препоръка 2000/303/ЕО на Комисията от 13 април 2000 г. относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили~~

<sup>25</sup> ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 49.

~~(КАМА)<sup>26</sup> и Препоръка 2000/304/ЕО на Комисията от 13 април 2000 г. относно намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили (JAMA)<sup>27</sup>.~~

---

↓ 443/2009 съображение 8  
(адаптиран)

~~На 7 февруари 2007 г. Комисията прие две паралелни съобщения: Съобщение относно резултатите от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили и Съобщение относно конкурентна регулаторна рамка за автомобилостроенето през XXI век (CARS 21). В съобщенията се подчертава, че е постигнат напредък при достигането на целта от 140 g CO<sub>2</sub>/km до 2008/2009 г., но че общностната цел за 120 g CO<sub>2</sub>/km няма да бъде достигната през 2012 г. без допълнителни мерки.~~

---

↓ 510/2011 съображение 8  
(адаптиран)

~~Разпоредбите за изпълнение на целта относно емисиите от леки търговски превозни средства следва да са съгласувани със законодателната рамка за изпълнение на целите относно емисиите от новия парк от леки пътнически автомобили, изложена в Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства<sup>28</sup>.~~

---

↓ 443/2009 съображение 9  
(адаптиран)

~~В съобщенията се предлага възприемането на цялостен подход за постигане на целта на Общността от 120 g CO<sub>2</sub>/km до 2012 г. и се посочва, че Комисията ще предложи законодателна рамка за постигането на целта на Общността, като се акцентира върху задължителните намаления на емисиите на CO<sub>2</sub>, за да се достигне цел от 130 g CO<sub>2</sub>/km средно за парка от нови леки автомобили чрез подобрения в технологията на двигателите на превозните средства. В съответствие с подхода при доброволните ангажименти, постигнати от производителите, са обхванати тези елементи, които се вземат предвид при измерването на емисиите на CO<sub>2</sub> на леките пътнически автомобили в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите на леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпна до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства<sup>29</sup>. Допълнително намаляване на емисиите е 10 g CO<sub>2</sub>/km, или равносечно на тях при техническа необходимост, ще се осигури от други технологични подобрения и увеличена употреба на устойчиви биогорива.~~

<sup>26</sup> ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 55.

<sup>27</sup> ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 57.

<sup>28</sup> ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

<sup>29</sup> ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

↓ 443/2009 съображение 10  
(адаптиран)

- (18) Законодателната рамка за постигане на средните цели за новия автомобилен парк  от пътнически автомобили и леки търговски превозни средства  следва да гарантира неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели за намаляване на емисиите, които отчитат многообразието на европейските производители на автомобили, и следва да бъде избегнато всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между тях. ~~Законодателната рамка следва да бъде съвместима с общата цел за постигане на целите на Общността от Киото и следва да бъде допълнена от други инструменти, които са в по-голяма степен свързани с употребата, като например диференцирани данъци върху леките автомобили и енергията.~~

↓ 443/2009 съображение 11

~~Следва да бъде гарантирано подходящо финансиране в общия бюджет на Европейския съюз, за да се насърчава развитието на технологиите с цел радикално намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътните превозни средства.~~

↓ 443/2009 съображение 12  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

- (19) За да се запазят многообразието на ~~автомобилния~~ пазара  за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства  и способността му да отговаря на различни нужди на потребителите, целите за CO<sub>2</sub> ~~за леките пътнически автомобили~~ следва да се определят на линейна база в зависимост от ~~тяхната~~ полезността  на превозните средства  . ⇒ Запазването на масата като показател за полезност се счита за съвместимо със съществуващия режим. За да се отрази по-добре масата на превозните средства по пътищата, този показател следва да бъде променен от маса в готовност за движение на маса на изпитване, както е определено в Регламент (ЕС) 2017/1151 от 1 юни 2017 г., като тази промяна влезе в сила от 2025 г. ~~Още повече че данните за нея са леснодостъпни. Данните за алтернативните параметри на полезността — като например отпечатъка (произведението на широчината на колелата и междуосовото разстояние), следва да се събират, за да се улеснят дългосрочните оценки на подхода, основаващ се на полезността. До 2014 г. Комисията следва да направи преглед на наличността на данните и, при необходимост, да внесе предложение до Европейския парламент и до Съвета за адаптиране на показателя за полезност.~~

↓ НОВ

- (20) Следва да се избягва промяната на целите по отношение на целия автомобилен парк на ЕС поради промени в средната маса на автомобилния парк. Поради това

промените в средната маса следва да се отразяват незабавно в изчисленията на целевите стойности на специфични емисии, а корекциите на средната стойност на масата, която се използва за тази цел, следва да се правят на всеки две години, считано от 2025 г.

- (21) С цел усилието за намаляване на емисиите да бъде разпределено по неутрален за конкуренцията и справедлив начин, който отразява многообразието на пазара на леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, и с оглед предвидената за 2021 г. промяна към цели за специфични емисии на базата на WLTP, е целесъобразно наклонът на кривата на граничните стойности да се определи на основата на специфичните емисии на всички новорегистрирани превозни средства през посочената година и да се вземе предвид промяната на целите за автомобилния парк на ЕС между 2021, 2025 и 2030 г., с оглед осигуряване на равностойно усилие за намаляване на емисиите за всички производители. Колкото до леките търговски превозни средства, към производителите на леки, сходни с автомобили микробуси, следва да се прилага същият подход като този за производителите на леки пътнически автомобили, докато към производителите на превозни средства от по-тежките сегменти следва да се прилага по-висок и постоянен наклон за целия период.

↓ 443/2009 съображение 13  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

- (22) Целта на настоящия регламент е да се създадат стимули за автомобилната промишленост да инвестира в нови технологии. С настоящия регламент активно се насърчават екологичните иновации и ⇒ се осигурява механизъм, който следва да може да отчете ⇐ ~~се взема предвид~~ бъдещото развитие на технологиите. ~~Разработването на иновативни технологии за задвижване следва да бъде особено насърчавано, тъй като те водят до по-ниски емисии, отколкото при традиционните леки пътнически автомобили. По този начин се насърчава дългосрочната конкурентоспособност на европейската промишленост и се създават повече качествени работни места. Комисията следва да разгледа възможността за включване на мерки за екологични иновации в прегледа на процедурите по изпитване, в съответствие с разпоредбите на член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, като отчете техническото и икономическото въздействие от това включване.~~ ⇒ Опитът показва, че екологичните иновации успешно допринасят за икономическата ефективност на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 и за намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> в реални условия. Следователно това условие следва да се запази и обхвантът му следва да бъде разширен, за да включва подобренията на ефективността в климатичните системи. ⇐

↓ 510/2011 съображение 12

~~В 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~~

~~CO<sub>2</sub> по отношение на търговията с нови леки автомобили<sup>30</sup> вече се съдържа изискването популяризиращата литература за леките автомобили да предоставя на крайните потребители данните за официалните емисии на CO<sub>2</sub> и официалния разход на гориво на превозното средство. В своята Препоръка 2003/217/ЕО от 26 март 2003 г. относно прилагането за други модели на разпоредбите на Директива 1999/94/ЕО относно популяризиращата литература<sup>31</sup> Комисията е изтъквала това като включване на реклама. Следователно приложното поле на Директива 1999/94/ЕО следва да се разшири с цел обхващане на леките търговеки превозни средства, така че рекламните материали за всяко леко търговеко превозно средство следва да предоставят задължително на крайните потребители данните за официалните емисии на CO<sub>2</sub> и официалния разход на гориво на превозното средство, когато се оповестява информацията относно енергийните показатели или цената, най-късно до 2014 г.~~

↓ НОВ

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

↓ 443/2009 съображение 14

~~Като се признават значителните разходи за изследвания и развитие, както и за производство на единица продукция на ранните поколения автомобилни технологии с много ниско съдържание на въглерод, които трябва да бъдат въведени на пазара след влизането му в сила, настоящият регламент е цели и ограничено във времето ускоряване и улесняване на процеса по въвеждане на общественния пазар на превозни средства с много ниски емисии на въглерод в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.~~

↓ 443/2009 съображение 15  
(адаптиран)

~~Използването на определени алтернативни горива може да предложи значително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в цялата верига — от източника на гориво до потребителя. Следователно настоящият регламент включва специални разпоредби, целящи насърчаването на бъдещото използване на някои превозни средства с алтернативни горива на общественния пазар.~~

<sup>30</sup> ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16.

<sup>31</sup> ОВ L 82, 29.3.2003 г., стр. 33.

↓ 510/2011 съображение 15

~~Най-късно до 1 януари 2012 г. и с оглед подобряване събирането на данни относно разхода на гориво и неговото измерване, Комисията следва да разгледа възможността за изменение на съответното законодателство с оглед включване на задължение за производителите, които подават заявление за одобрение на типа за превозни средства от категория N 1 съгласно определението в приложение II към 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<sup>32</sup>, да оборудват всяко превозно средство с устройство за измерване на разхода на гориво.~~

↓ 443/2009 съображение 16

~~За да се осигури съгласуваност с подхода, приет в стратегията на Комисията за CO<sub>2</sub> и леките автомобили, по специално по отношение на доброволните ангажменти, поети от асоциациите на производителите, целта следва да се прилага по отношение на новите леки пътнически автомобили, които са регистрирани за първи път в Общността и които не са били регистрирани преди това извън нея, освен с цел избягване на злоупотреби, за ограничен период от време.~~

↓ 510/2011 съображение 16

~~С оглед съгласуване с Регламент (ЕО) № 443/2009 и избягване на злоупотреби, целта следва да се прилага по отношение на нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза за първи път, които не са били регистрирани извън Съюза преди това, освен за ограничен период.~~

↓ 510/2011 съображение 17

(24) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета установява хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в рамките на нейния обхват. Субектът, отговорен за спазване на настоящия регламент, следва да е същият като субекта, отговорен за всички аспекти от процеса на одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за гарантиране на съответствието на продукцията.

↓ 443/2009 съображение 18

(25) За целите на одобрението на типа се прилагат специфични изисквания за превозни средства със специално предназначение по смисъла на определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, и следователно те следва да се

<sup>32</sup> ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

~~изключат от приложното поле на настоящия регламент. Като се има предвид, че превозните средства, които са класифицирани като категория M1 преди влизането в сила на настоящия регламент и са създадени специално с търговека цел, така че да може да се осигури използването на инвалидна количка вътре в тях, и отговарят на определеното на превозно средство със специално предназначение в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, следва също така да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент в съответствие с политиката на Общността за подпомагане на лицата с увреждания.~~

↓ 510/2011 съображение 18  
(адаптиран)

~~Производителите следва да разполагат с гъвкавост при вземането на решения относно начина, по който ще постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент, и следва да имат възможност да усредняват емисиите за своя парк от нови превозни средства, вместо да са длъжни да спазват целите за CO<sub>2</sub> за всяко отделно превозно средство. Поради това от производителите следва да се изисква да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки търговеки превозни средства, регистрирани в Съюза, за които отговарят, не превишават средното за целите за емисии от тези превозни средства. Това изискване следва да бъде постепенно въведено между 2014 г. и 2017 г. с цел улесняване на привеждането му в действие. Това е в съответствие с дадените подготвителни периоди и с продължителността на периода за въвеждане, определен в Регламент (ЕО) № 443/2009.~~

↓ 443/2009 съображение 19  
(адаптиран)

~~На производителите следва да се осигури гъвкавост при вземане на решение за това как да постигнат целите по настоящия регламент и да се позволи да осредняват емисиите в рамките на парка от нови леки автомобили, вместо да е необходимо да спазват цели за CO<sub>2</sub> за всеки отделен лек автомобил. Следователно производителите следва да бъдат задължени да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки автомобили, регистрирани в Общността, за които те са отговорни, не превишават средната стойност на целите за емисиите за тези леки автомобили. За да се улесни преходът, това изискване следва да се въведе постепенно в периода между 2012 и 2015 г.~~

↓ 510/2011 съображение 19  
(адаптиран)

~~С оглед да се гарантира, че целите отразяват особеностите на малките и тясноспециализираните производители и са съгласувани с потенциала на производителя за намаляване на емисиите, за такива производители следва да се определят алтернативни цели за намаляване на емисиите, които вземат предвид технологичния потенциал на превозните средства на даден производител за намаляване на техните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и са съгласувани с характеристиките на засегнатите пазарни сегменти. Тази дерогация следва да бъде обхваната от прегледа на~~

~~целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да приключи най-късно в началото на 2013 г.~~

---

↓ 443/2009 съображение 20  
(адаптиран)  
⇒ нов

(26) Не е целесъобразно да се използва един и същ метод за определяне на целите за намаляване на емисиите за големите и малките производители, които се разглеждат като независими въз основа на критериите, установени в настоящия регламент. Такива малки производители следва да имат ⇒ възможността да кандидатстват за ⇐ алтернативни цели за намаляване на емисиите, свързани с технологичния потенциал на превозните средства на съответния производител за намаляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> и съответстващи на характеристиките на съответните пазарни сегменти. ~~Тази дерогация следва да бъде предмет на прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да бъде завършен най-късно до началото на 2013 г.~~

---

↓ 333/2014 съображение 7  
(адаптиран)  
⇒ нов

(27) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители, произтичащо от необходимостта да се постигне съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и на голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогация и незначителните извлечени ползи по отношение на намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии следва да не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от 1000 нови леки пътнически автомобила ☒ и нови леки търговски превозни средства ☒, регистрирани годишно в Съюза. ⇒ Когато обаче производител, обхванат от изключение, въпреки това поиска и получи дерогация, целесъобразно е от този производител да се изисква да спазва целите, посочени в тази дерогация. ⇐ ~~За да се гарантира правна сигурност на тези производители от най-ранния възможен момент, е особено важно тази дерогация да се прилага от 1 януари 2012 г.~~

---

↓ 333/2014 съображение 9  
(адаптиран)  
⇒ нов

(28) Процедурата за предоставяне на дерогации ⇒ от целевата стойност от 95 g CO<sub>2</sub>/km за целия автомобилен парк ⇐ на тясноспециализираните производители следва да продължи да се използва и след 2020 г. ~~При все това, е оглед да се гарантира, че усилията за намаляване на емисиите, които е необходимо да положат тясноспециализираните производители, са съпоставими с тези на~~

големите производители ⇨ по отношение на посочената цел. ⇨ , от 2020 г. следва да се прилага цел, която е с 45 % по-ниска в сравнение със средните специфични емисии на тясноспециализираните производители през 2007 г. ⇨ Опитът обаче показва, че тясноспециализираните производители имат същия потенциал като големите производители за постигането на целите за CO<sub>2</sub>, поради това по отношение на целевите стойности, определени за 2025 г. и нататък не се счита за уместно да се прави разлика между тези две категории производители. ⇨

↓ 510/2011 съображение 20

Стратегията на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства установи комплексен подход с оглед постигане на целта на Съюза от 120 g CO<sub>2</sub>/km до 2012 г., като същевременно представи по-дългосрочна концепция за последващи намаления на емисиите. Регламент (ЕО) № 443/2009 подкрепя тази по-дългосрочна концепция, като определя цел от 95 g CO<sub>2</sub>/km като средни емисии за новия автомобилен парк. С оглед гарантиране на последователност е този подход и осигуряване на сигурност при планирането за промишлеността, следва да се определи дългосрочна цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за леки търговски превозни средства за 2020 г.

↓ 443/2009 съображение 21  
(адаптиран)

На тясноспециализираните производители следва да се позволи да се възползват от алтернативна цел, която е с 25 % по-ниска от техните средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през 2007 г. Когато не съществува информация за средните специфични емисии на производителите за 2007 г., следва да бъде определена равностойна цел. Тази дерогация следва да бъде предмет на прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да бъде завършен най-късно до началото на 2013 г.

↓ 443/2009 съображение 22  
(адаптиран)

(29) При определянето на средната стойност на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за всички нови леки автомобили ☒ и нови леки търговски превозни средства ☒, регистрирани в ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒, за които производителите носят отговорност, следва да се вземат предвид всички леки автомобили ☒ и леки търговски превозни средства ☒, независимо от тяхната маса или други характеристики. Въпреки че Регламент (ЕО) № 715/2007 не обхваща леките пътнически автомобили ☒ и леките търговски превозни средства ☒ с ~~референтна~~ ☒ базова ☒ маса над 2610 kg и за които обхватът на одобрението на типа не е разширен съгласно член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, емисиите за тези ~~леки автомобили~~ ☒ превозни средства ☒ следва да бъдат измервани съгласно процедурата за измерване, определена за ~~леките пътнически автомобили~~ ☒ леките превозни средства ☒ в Регламент (ЕО)

№ 692/2008 на Комисията<sup>33</sup> ☒ Регламент (ЕС) 2017/1151, и регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152<sup>34</sup> и (ЕС) 2017/1153<sup>35</sup> на Комисията ☒. Получените стойности на емисии на CO<sub>2</sub> следва да бъдат въведени в сертификата за съответствие на превозното средство, за да се позволи тяхното включване в схемата за мониторинг.

↓ 510/2011 съображение 22  
(адаптиран)

- (30) Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от напълно комплектовани ☒ леки търговски ☒ превозни средства следва да бъдат разпределени на производителя на базовото превозно средство.

↓ 510/2011 съображение 23

~~За да се осигури представителност на стойностите за емисиите на CO<sub>2</sub> и ефективност на използване на горивото на напълно комплектуваните превозни средства, Комисията следва да предложи специфична процедура и да обмисли, по целесъобразност, преразглеждане на законодателството относно одобрението на типа.~~

↓ НОВ

- (31) Следва да се обърне внимание на специфичното положение на производителите на леки търговски превозни средства, които произвеждат некомплектовани превозни средства, чийто тип се одобрява на няколко етапа. Тъй като тези производители са отговорни за постигане на целите за емисиите на CO<sub>2</sub>, те следва да имат възможност да предвидят с разумна степен на вероятност емисиите на CO<sub>2</sub> на напълно комплектуваните превозни средства. Комисията следва да гарантира, че тези техни нужди са съответно отразени в Регламент (ЕС) 2017/1151.

<sup>33</sup> Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

<sup>34</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152 на Комисията от 2 юни 2017 г. за установяване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на изменението на регламентираната изпитвателна процедура по отношение на леки търговски превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 293/2012 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 644).

<sup>35</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията от 2 юни 2017 г. за създаване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на промяната в регулаторната процедура за изпитване и за изменение на Регламент (ЕС) № 1014/2010 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 679).

---

↓ 443/2009 съображение 23  
(адаптиран)

- (32) За да се осигури гъвкавост с оглед изпълнение на целите по настоящия регламент, производителите може да се споразумеят да се обединят в група на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Срокът на споразумението за създаване на група не следва да превишава пет години, но споразумението може да бъде подновявано. Когато производителите са обединени в група, следва да се счита, че те са постигнали целите си съгласно настоящия регламент, ако средните емисии на групата като цяло не превишават целта за ☒ специфични ☒ емисии на групата.

---

↓ НОВ

- (33) Възможността производителите да сформират групи доказва своята икономическа ефективност като начин за постигане на съответствие с целите за емисиите на CO<sub>2</sub>, по-специално за улесняване на съответствието за тези производители, които произвеждат ограничена гама от превозни средства. За да се подобри неутралността по отношение на конкуренцията, Комисията следва да има правомощия да изясни условията, при които независими производители могат да сформират група, което ще им позволи да се поставят в положение, равностойно с това на свързаните предприятия.

---

↓ 443/2009 съображение 24

- (34) Необходим е стабилен механизъм за осигуряване на спазването, за да се гарантира постигането на целите съгласно настоящия регламент.

---

↓ НОВ

- (35) За постигането на изискваните намаления на CO<sub>2</sub> съгласно настоящия регламент също така е особено важно емисиите на превозните средства в експлоатация да съответстват на стойностите на CO<sub>2</sub>, определени при одобрението на типа. Поради това следва да бъде възможно при изчисляването на средните специфични емисии на производителя Комисията да вземе под внимание всички системни несъответствия, установени от органите по одобряване на типа по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> на превозните средства в експлоатация.

- (36) За да може Комисията да предприеме такива мерки, тя следва да разполага с правомощия да разработи и прилага процедура за удостоверяване на съответствието на емисиите на CO<sub>2</sub> при експлоатация за леките превозни средства, пуснати на пазара. За тази цел Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде изменен.

---

↓ 443/2009 съображение 25 (адаптиран) ⇒ НОВ
---

- (37) Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили  и леки търговски превозни средства  се измерват на хармонизирана основа в ~~Общността~~  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 ~~Общността~~  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. ⇐

---

↓ 443/2009 съображение 26 (адаптиран)
--

~~Директива 2007/46/ЕО предвижда, че производителите издават сертификат за съответствие, който трябва да придружава всеки нов лек пътнически автомобил, и че държавите членки допускат регистрирането и пускането в движение на нови леки пътнически автомобили само ако те са придружени от валиден сертификат за съответствие. Данните, събрани от държавите членки, следва да са съобразени със сертификата за съответствие, издаден от производителя на лекия пътнически автомобил, и следва да се основават единствено на този референтен документ. Ако държавите членки поради обосновани причини не използват сертификата за съответствие в процеса на регистрация и пускане в движение на нови леки пътнически автомобили, те следва да въведат необходимите мерки за гарантиране на адекватна точност в процеса на мониторинг. Следва да има стандартна база данни на ~~Общността~~ за данните от сертификатите за съответствие. Тя следва да бъде използвана като единен референтен източник, за да се позволи на държавите членки по лесно да поддържат своите данни, свързани с регистрацията, при първоначалната регистрация на превозни средства.~~

---

↓ 510/2011 съображение 27 (адаптиран)
--

- (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 CO<sub>2</sub> превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, следва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година, ~~от 1 януари 2014 г. Таксата следва да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазили~~

~~своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на таксата следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския Съюз.~~

↓ 510/2011 съображение 28

- (39) Всяка национална мярка, която държавите членки могат да поддържат или въведат в съответствие с член 193 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), при отчитане на целта и процедурите, установени в настоящия регламент, следва да не налага допълнителни или по-строги санкции на производители, които не постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент.

↓ 510/2011 съображение 29

- (40) Настоящият регламент не засяга пълното прилагане на правилата за конкуренция в Съюза.

↓ 443/2009 съображение 30  
(адаптиран)

~~Комисията следва да разгледа нови начини за постигане на дългосрочната цел, и по-специално наклона на кривата, показателя за полезност и схемата за такси за извънредно количество емисии.~~

↓ 510/2011 съображение 31

~~Скоростта на пътниите превозни средства оказва силно влияние върху техния разход на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub>. В допълнение, при липса на ограничение върху скоростта за леки търговски превозни средства, е възможно да има елемент на конкуренция по отношение на най-високата скорост, което би могло да доведе до прекомерно мощни двигатели и свързаните с това слабости при условия на по-бавно движение. Поради това е целесъобразно да се проучи дали е осъществимо разширяване на обхвата на Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността<sup>26</sup> с цел включване на леките търговски превозни средства, обхванати от настоящия регламент.~~

<sup>36</sup> ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27.

↓ 443/2009 съображение 31  
(адаптиран)

~~Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>37</sup>.~~

↓ НОВ

- (41) Ефективността на целите, определени в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в реални условия е тясно зависима от представителността на официалната процедура за изпитване. В съответствие със становището на Механизма за научни становища<sup>38</sup> и препоръката на Европейския парламент след проведеното от него проучване на измерванията на емисии в автомобилния сектор<sup>39</sup>, следва да се въведе механизъм за оценка на представителността в реални условия на стойностите за емисиите на CO<sub>2</sub> 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.
- (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.
- (43) Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕО) № 510/2011 следва да се отменят, считано от 1 януари 2020 г.

↓ 333/2014 съображение 15  
(адаптиран)

- (44) С цел осигуряване на еднакви условия за изпълнение на  настоящия  регламент ~~(ЕО) № 443/2009~~, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. ~~Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>40</sup>.~~

<sup>37</sup> ~~ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.~~

<sup>38</sup> Научно становище 1/2016 на групата на високо равнище на научните съветници, „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO<sub>2</sub> от леките превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“

<sup>39</sup> 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))

<sup>40</sup> ~~Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).~~

↓ НОВ

(45) Изпълнителните правомощия във връзка с член 6, параграф 8, член 7, параграфи 7 и 8, член 8, параграф 3, член 11, параграф 2, член 12, параграф 3 и член 14, параграф 3 следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>41</sup>.

↓ 443/2009 съображение 32  
(адаптиран)

~~По специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за изменение на изискванията за мониторинг и отчитане с оглед на опита при прилагането на настоящия регламент, за създаване на методи за събиране на таксите за извънредно количество емисии и за приемане на подробни разпоредби относно дерогацията за определени производители и за адаптиране на приложение I с цел отчитане на промяната на масата на новите леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността, и отразяване на всяка промяна в регламентираната процедура за изпитване за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.~~

↓ 333/2014 съображение 16  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

(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 ДФЕС ☒ от Договора за функционирането на Европейския съюз ☒ ~~с цел~~ ☒ относно ☒ ~~изменение~~ ☒ измененията ☒ на приложения II ☒ и III ☒ ~~към Регламент (ЕО) № 443/2009~~ по отношение на изискванията относно данните и параметрите на данните; ~~допълване~~ ☒ 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 CO<sub>2</sub>; ~~Коригиране~~ ☒ корекция ☒ на стойността на M<sub>0</sub> ⇒ и T<sub>M0</sub> ⇐, посочена в ~~приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009~~ ☒ член 13 ☒ ~~на тавана от 7 g CO<sub>2</sub>/km, посочен в член 11, ⇐ ☒~~ и корекция на формулите от приложение I, посочени в член 14, параграф 3 ☒ ~~в зависимост от средната маса на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години и адаптиране на формулите в приложение I към Регламент~~

<sup>41</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (OJ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

~~(ЕО) № 443/2009~~. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище , и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година<sup>42</sup>.  ~~При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията~~  По-специално, за да се гарантира равностойно участие в изготвянето на  делегирани актове, ~~следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейският парламент и Съветът~~  следва да получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, а техните експерти следва да имат редовен достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, които се занимават с изготвянето на делегираните актове  .

↓ 443/2009 съображение 33  
(адаптиран)

~~Решение № 1753/2000/ЕО следва да се отмени с цел опростяване и правна яснота~~

↓ 510/2011 съображение 34  
(адаптиран)

(47) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови  леки пътнически автомобили и нови  леки търговски превозни средства, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, и следователно, поради мащаба и последиците, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

↓ 443/2009 (адаптиран)

#### Член 1

#### Предмет и цели

1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO<sub>2</sub> от новите леки пътнически автомобили  и новите леки търговски превозни средства  с цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, ~~и да се постигне общата цел на Европейската общност за средни емисии от 120 g CO<sub>2</sub>/km за новия парк от леки автомобили. С настоящия регламент средните емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки пътнически автомобили се определят на 130 g CO<sub>2</sub>/km, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му, и които се постигат~~

<sup>42</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

~~чрез подобряване на технологиите за двигатели на превозните средства, както и чрез иновативните технологии.~~

---

↓ 510/2011 (адаптиран)

#### ~~Член 1~~

#### ~~Предмет и цели~~

~~1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO<sub>2</sub> от новите леки търговски превозни средства. С настоящия регламент средните емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки търговски превозни средства се определят на 175 g CO<sub>2</sub>/km, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му, и които се постигат чрез подобряване на технологиите за превозните средства, както и чрез иновативните технологии.~~

---

↓ 333/2014 член 1, точка 1  
(адаптиран)

~~С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за средни емисии от 95 g CO<sub>2</sub>/km за новия автомобилен парк, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008 и мерките за прилагането му и иновативните технологии.~~

---

↓ 253/2014 член 1, точка 1  
(адаптиран)  
⇒ нов

2. С настоящия регламент се определя приложима от ⇒ 1 януари ⇐ 2020 г. нататък ⇒ и валидна за целия автомобилен парк на ЕС ⇐ ☒ цел от 95 g CO<sub>2</sub>/km за средните емисии от нови леки пътнически автомобили и ⇐ ☒ ⇒ валидна за целия автомобилен парк на ЕС ⇐ цел от 147 g CO<sub>2</sub>/km за средните емисии от нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, измервани ⇒ до 31 декември 2020 г. ⇐ съгласно Регламент (ЕО) № ⇒ 692/2008 заедно с регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153, а от 1 януари 2021 г. измервани съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151 ⇐ 715/2007 и мерките за прилагането му, както и с иновативните технологии.

---

↓ 443/2009 (адаптиран)  
⇒ нов

3. Настоящият регламент ще бъде допълнен ⇒ до 31 декември 2024 г. ⇐ от допълнителни мерки, съответстващи на намаление с 10 g CO<sub>2</sub>/km като част от

цялостния подход на ~~Общността~~  Съюза,   посочен в Съобщението на Комисията до Съвета и до Европейския парламент от 2007 г.<sup>43</sup>

↓ НОВ

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;
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 на средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 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.

↓ 443/2009 (адаптиран)

## Член 2

### Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за  следните  моторни превозни средства ~~от~~:
- а) категория M<sub>1</sub> съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО („леки пътнически автомобили“), които са регистрирани за първи път в ~~Общността~~  Съюза  и които не са били регистрирани преди това извън него („нови леки пътнически автомобили“);
- ~~2. Не се взема предвид предходна регистрация извън ~~Общността~~, направена по-малко от три месеца преди регистрацията в ~~Общността~~.~~
- ~~3. Настоящият регламент не се прилага по отношение на превозни средства със специално предназначение съгласно определението в част А, точка 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.~~

<sup>43</sup> Съобщение на Комисията до Съвета и до европейския Парламент от 7 февруари 2007 г., „Резултати от прегледа на Стратегията за намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътническите леки автомобили и лекотоварните автомобили“ (COM(2007) 19 окончателен).

---

↓ 333/2014 член 1, точка 2  
(адаптиран)

~~4. Считано от 1 януари 2012 г. член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от 1000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.~~

---

↓ 510/2011 (адаптиран)

### ~~Член 2~~

#### ~~Обхват~~

- ~~1. Настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от б) категория N<sub>1</sub> съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с ~~референтна~~  базова  маса, която не превишава 2610 kg, и за превозни средства от категория N<sub>1</sub>, 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“).~~
  2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Съюза, направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.
  3. Настоящият регламент не се прилага по отношение на превозни средства със специално предназначение съгласно определението в приложение II, част А, точка 5 от Директива 2007/46/ЕО.
- 

↓ 253/2014 член 1, точка 2  
(адаптиран)  
⇒ нов

4. Член 4, член ~~8~~7, параграф 4, букви б) и в), член ~~9~~8 и член ~~9~~10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за  по-малко от 1000 нови леки пътнически автомобили или  по-малко от 1000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година ⇒ , освен когато този производител поиска дерогация съгласно член 10 и тя му бъде предоставена. ⇐.
- 

↓ 443/2009 (адаптиран)

### ~~Член 3~~

#### ~~Определения~~

~~1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:~~

- ~~а) „средни специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови леки пътнически автомобили, които той е произвел;~~
- ~~б) „сертификат за съответствие“ означава сертификата, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО;~~
- ~~в) „производител“ означава лицето или органът, отговорен пред компетентния орган по одобряването по отношение на всички аспекти на процедурата за ЕО одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за осигуряване на съответствието на продукцията;~~
- ~~г) „маса“ означава масата на лекия автомобил заедно с каросерията в готовност за движение, така както е посочена в сертификата за съответствие и е определено в раздел 2.6 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;~~
- ~~д) „отпечатък“ означава широчината на колелата, умножена по междуосовото разстояние, както е посочено в сертификата за съответствие и е определено в раздел 2.1 и 2.3 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;~~
- ~~ж) „цели за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>, допустими в съответствие с приложение I, за всеки нов лек пътнически автомобил, който той е произвел или, когато на производителя е предоставена дерогация съгласно член 11, целите за специфични емисии, определени съгласно посочената дерогация.~~

~~2. За целите на настоящия регламент „група свързани производители“ означава производител и свързаните с него предприятия. По отношение на даден производител „свързани предприятия“ означава:~~

- ~~а) предприятия, в които производителят пряко или косвено има:~~

↓ 333/2014 член 1, точка 3  
(адаптиран)

- ~~– правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или~~

↓ 443/2009 (адаптиран)

- ~~– правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието; или~~
- ~~– право да управлява делата на предприятието;~~
- ~~б) предприятия, които пряко или косвено притежават в производителя изброените в буква а) права или правомощия;~~
- ~~в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено притежава посочените в буква а) права или правомощия;~~
- ~~г) предприятия, в които производителят заедно с едно или повече от предприятията, посочени в буква а), б) или в), или в които две или повече от~~

~~тези предприятия съвместно притежават изброените в буква а) права или правомощия;~~

~~д) предприятия, в които изброените в буква а) права или правомощия се притежават съвместно от производителя или едно или повече от неговите свързани предприятия, посочени в букви а) – г), и едно или повече трети лица;~~

↓ 510/2011 (адаптиран)

⇒ НОВ

### Член 3

#### Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „средни специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички  нови леки пътнически автомобили или всички нови  леки търговски превозни средства, които той е произвел;

б) „сертификат за съответствие“ означава сертификатът, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО;

в) „напълно комплектовано превозно средство“ означава  леко търговско  превозно средство, за което е издадено одобрение на типа след приключване на процес на многоетапно одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО;

г) „комплектовано превозно средство“ означава  леко търговско  превозно средство, което не се нуждае от пълно комплектоване, за да отговаря на съответните технически изисквания на Директива 2007/46/ЕО;

д) „базово превозно средство“ означава  леко търговско  превозно средство, което се използва в началния стадий на процедура за многоетапно одобрение на типа;

е) „производител“ означава лицето или органът, отговорен пред компетентния орган по одобряването по отношение на всички аспекти на процедурата за ЕО одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за осигуряване на съответствието на производството;

ж) „маса  в готовност за движение “ означава масата на  лекия пътнически автомобил или лекото търговско  превозно средство заедно с каросерията в готовност за движение, така както е посочена в сертификата за съответствие и определена в приложение I, раздел 2.6 от Директива 2007/46/ЕО;

~~з) „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO<sub>2</sub> в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие на комплектованото или на напълно комплектованото превозно средство;~~

↓ 443/2009 (адаптиран)

⇒ НОВ

з) „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub> от даден лек пътнически автомобил  или дадено леко търговско превозно средство , измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007  и регламентите за неговото изпълнение  и посочени като маса на CO<sub>2</sub> в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие  на превозното средство . За леките пътнически автомобили  или леките търговски превозни средства , за които няма одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub>, измерени в съответствие с процедура за измерване като определената ~~за леки пътнически автомобили~~ в Регламент (ЕО) № 692/2008  до 31 декември 2020 г., а от 1 януари 2021 г. — в Регламент (ЕС) 2017/1151,  или в съответствие с приетите от Комисията процедури за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub> от тези ~~леки пътнически автомобили~~  превозни средства

↓ 510/2011

⇒ НОВ

и) „отпечатък“ означава средната широчина на колеята, умножена по междусововото разстояние, както е посочено в сертификата за съответствие и определено в приложение I, раздели 2.1 и 2.3 от Директива 2007/46/ЕО;

й) „цел за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, ~~средните примерни специфични емисии на CO<sub>2</sub>~~  годишната цел , определена в съответствие с приложение I ~~по отношение на всяко ново леко търговско превозно средство, което е произвел~~, или, когато на производителя е предоставена дерогация съгласно член ~~104~~, целите за специфичните емисии, определени съгласно тази дерогация;

↓ НОВ

к) „цел за автомобилния парк на целия ЕС“ означава средните емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови леки пътнически автомобили или всички нови търговски превозни средства, които трябва да бъдат постигнати в определен срок;

л) „маса на изпитване“ означава масата на изпитване на лек автомобил или леко търговско превозно средство, посочена в сертификата за съответствие и определена в точка 3.2.25 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151;

м) „превозно средство с нулеви и ниски емисии“ означава лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство с емисии в

отработилите газове от нула до 50 g CO<sub>2</sub>/km, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151.

↓ 510/2011 (адаптиран)

~~н~~ н) „товароносимост“ означава разликата между технически допустимата максимална маса ~~с~~ с товар ~~с~~ съгласно приложение II към Директива 2007/46/ЕО и масата на превозното средство.

2. За целите на настоящия регламент „група свързани производители“ означава производител и свързаните с него предприятия. По отношение на даден производител „свързани предприятия“ означава:

- а) предприятия, в които производителят пряко или косвено има:
  - i) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или
  - ii) правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието; или
  - iii) право да управлява делата на предприятието;
- б) предприятия, които пряко или косвено притежават в производителя изброените в буква а) права или правомощия;
- в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено притежава посочените в буква а) права или правомощия;
- г) предприятия, в които производителят заедно с едно или повече от предприятията, посочени в буква а), б) или в), или в които две или повече от тези предприятия съвместно притежават изброените в буква а) права или правомощия;
- д) предприятия, в които изброените в буква а) права или правомощия се притежават съвместно от производителя или едно или повече от свързаните с него предприятия, посочени в букви а)—г), и една или повече трети страни.

#### Член 4

### Цели за специфични емисии

↓ НОВ

1. Производителят гарантира, че средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> не превишават следните цели за специфични емисии:

- а) за календарната 2020 г., целта за специфични емисии, определена съгласно точки 1 и 2 от част А на приложение I за леки пътнически автомобили, или точки 1 и 2 от част Б на приложение I — за леки търговски превозни средства, или когато на даден производител е предоставена дерогация по член 10 — съгласно тази дерогация;

↓ 510/2011 (адаптиран)

⇒ НОВ

- б) ~~за календарната година, започваща на 1 януари 2014 г., и всяка следваща календарна година~~ ⇒ , считано от 2021 до 2024 г. ⇐ ~~всеки производител на леки търговски превозни средства гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> не превишават~~ целта ~~му~~ за специфични емисии, определена в съответствие с приложение I, точки 3 и 4 от част А или Б. ☒ както е целесъобразно, ☒ или когато на даден производител е предоставена дерогация по член ~~110~~, в съответствие с тази дерогация и приложение I, точка 5 от част А или Б.

↓ НОВ

- в) за всяка календарна година, считано от 2025 г., целите за специфичните емисии, определени в съответствие с точка 6.3 от части А или Б на приложение I.

↓ 510/2011 (адаптиран)

- ☒ 2. В случая на леките търговски превозни средства, ☒ когато специфичните емисии на напълно комплектованото превозно средство не са известни, производителят на базовото превозно средство използва специфичните емисии на базовото превозно средство, за да определи средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>.

~~За целите на определянето на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител следва да се вземат предвид следните процентни дялове от новите леки търговски превозни средства на всеки производител, регистрирани през съответната година:~~

~~70 % през 2014 г.,~~

~~75 % през 2015 г.,~~

~~80 % през 2016 г.,~~

~~100 % от 2017 г. нататък.~~

↓ 443/2009 (адаптиран)

#### Член 4

#### **Цели за специфични емисии**

~~За календарната година, започваща на 1 януари 2012 г., и всяка следваща календарна година всеки производител на леки пътнически автомобили гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> не превишават целите му за специфични емисии,~~

~~определени в съответствие с приложение I или, когато на даден производител е предоставена дерогация по член 11, в съответствие с посочената дерогация.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 4  
(адаптиран)

3. За определянето на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на всеки производител се взема предвид следният процент от новите леки пътнически автомобили на всеки производител, регистрирани през съответната година:

~~65 % през 2012 г.,~~

~~75 % през 2013 г.,~~

~~80 % през 2014 г.,~~

~~100 % от 2015 до 2019 г.,~~

– 95 % през 2020 г.,

– 100 % от ~~края на 2020~~  2021  г. и след това нататък.

↓ 443/2009 (адаптиран)

#### *Член 5*

#### **Облекчения**

~~При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под 50 g CO<sub>2</sub>/km се счита за:~~

~~3,5 леки автомобили за 2012 г.,~~

~~3,5 леки автомобили за 2013 г.,~~

~~2,5 леки автомобили за 2014 г.,~~

~~1,5 леки автомобили за 2015 г.,~~

~~1 лек автомобил от 2016 г.~~

↓ 510/2011 (адаптиран)

#### *Член 5*

#### **Облекчения**

~~При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 50 g CO<sub>2</sub>/km се отчита като:~~

~~3,5 леки търговски превозни средства през 2014 г.,~~

~~3,5 леки търговски превозни средства през 2015 г.,~~

~~2,5 леки търговски превозни средства през 2016 г.,~~

~~1,5 леки търговски превозни средства през 2017 г.,~~

~~1 леко търговско превозно средство, считано от 2018 г.~~

~~За времетраенето на схемата за облекчения максималният брой нови леки търговски превозни средства със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под 50 g CO<sub>2</sub>/km, който трябва да бъде взет предвид при прилагане на коефициентите, определени в първата алинея, не превишава 25 000 леки търговски превозни средства на производител.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 5  
⇒ НОВ

#### Член 5~~а~~

#### **Облекчения по отношение на целта от 95 g CO<sub>2</sub>/km**

При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под 50 g CO<sub>2</sub>/km се счита за:

- 2 леки пътнически автомобили за 2020 г.,
- 1,67 леки пътнически автомобили за 2021 г.,
- 1,33 леки пътнически автомобили за 2022 г.,
- 1 лек пътнически автомобил от 2023 г.,

за годината, през която е регистриран, в периода 2020—2022 г., при горна граница от 7,5 g CO<sub>2</sub>/km за този период ~~на за всеки~~ ~~производител~~ ⇒ и съгласно разпоредбите на член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 ⇐.

↓ 443/2009 (адаптиран)

#### Член 6

#### **~~Цел за специфични емисии на превозните средства, работещи с алтернативно гориво~~**

~~При определяне на това, доколко производителите спазват целта за специфични емисии, посочена в член 4, специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от всяко превозно средство, проектирано по начин, който му позволява да използва смес от бензин и 85 % етанол (E85<sup>(4)</sup>), отговаряща на съответното общоествено законодателство или на съответните европейски технически стандарти, се намаляват с 5 % до 31 декември 2015 г. с оглед на по-големите технологични възможности и възможности за намаляване на емисии при употребата на биогорива. Посоченото намаление се прилага само в случаите, когато най-малко 30 % от станциите за зареждане с гориво в държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано, предлагат този вид алтернативно гориво при спазване на критериите за устойчивост по отношение на биогоривата, посочени в съответното общоествено законодателство.~~

~~Член 6~~

~~Цел за специфични емисии на леките търговски превозни средства, работещи с алтернативно гориво~~

~~При определяне на това, доколко производителите спазват целите си за специфични емисии, посочени в член 4, специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на всяко леко търговско превозно средство, проектирано по начин, който му позволява да използва емес от бензин и 85 % биоетанол („E85“), отговарящо на съответното законодателство на Съюза или на съответните европейски технически стандарти, се намаляват до 31 декември 2015 г. с 5 % с оглед на по-големите технологични възможности и възможности за намаляване на емисии при употребата на биогорива. Това намаление се прилага само в случаите, когато най-малко 30 % от станциите за зареждане с гориво в държавата-членка, в която е регистрирано лекото търговско превозно средство, предлагат този вид алтернативно гориво при спазване на критериите за устойчивост по отношение на биогоривата, посочени в съответното законодателство на Съюза.~~

~~Член 76~~

~~Групиране~~

- ~~1. Производителите на нови леки търговски превозни средства, с изключение на тези, на които е била предоставена дерогация съгласно член ~~44~~10, могат да създадат група с цел изпълнение на задълженията им по член 4.~~
- ~~2. Споразумението за създаване на група може да се отнася за една или повече календарни години, при условие че общият срок на всяко споразумение не превишава пет календарни години, и трябва да влезе в сила на или преди 31 декември през първата календарна година, за която емисиите ще бъдат обединени. Производителите, които създават група, предоставят на Комисията следната информация:~~
  - ~~а) производителите, които ще бъдат включени в групата;~~
  - ~~б) производителят, определен за ръководител на групата, чрез когото ще се осъществяват контактите с групата и който ще отговаря за плащането на евентуални такси за извънредно количество емисии, начислени на групата в съответствие с член ~~98~~;~~
  - ~~в) доказателства, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б) ~~2~~;~~

г) категорията превозни средства, регистрирани като M<sub>1</sub> или N<sub>1</sub>, за които се прилага групирането.

3. Комисията уведомява производителите, когато предложеният ръководител на групата не изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложено на групата в съответствие с член 98.
4. Производителите, включени в групата, уведомяват съвместно Комисията за всяка промяна на ръководителя на групата или неговото финансово състояние, доколкото това може да окаже влияние върху способността му да изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 89, и за всички промени на членовете на групата или за прекратяването на съществуването ѝ.
5. Производителите могат да сключват споразумения за създаване на група, ако тези споразумения са в съответствие с членове 101 и 102 от ДФЕС и ако те позволяват открито, прозрачно и недискриминационно участие при разумни търговски условия на всеки производител, който поиска да стане член на групата. Без да се засяга общата приложимост на правилата на Съюза за конкуренцията по отношение на такива групи, всички членове на групата гарантират по-специално, че в контекста на сключеното от тях споразумение за създаване на група не може да се осъществява никакъв друг вид обмен на данни или информация, освен по отношение на следното:
  - а) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>;
  - б) целта за специфични емисии;
  - в) общият брой на регистрираните превозни средства.
6. Параграф 5 не се прилага, когато всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.
7. Освен при уведомяване съгласно параграф 3, производителите в група, за която е изпратена информация на Комисията, се считат за един производител за целите на изпълнението на задълженията им по член 4. В централния регистър, посочен в член 87, параграф 4, се вписват, отчитат и предоставят данни за мониторинга и отчитането по отношение на отделни производители, както и на групи производители.

8. Комисията може да определя подробните условия, които се прилагат за дадена договореност за групиране, определена съгласно параграф 5, чрез актове за изпълнение, които се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.

~~Член 7~~

~~Групиране~~

~~1. Производителите, с изключение на тези, на които е била предоставена дерогация съгласно член 11, могат да създадат група с цел изпълнение на задълженията им по член 4.~~

~~2. Споразумението за създаване на група може да се отнася за една или повече календарни години, при условие че общият срок на всяко споразумение не превишава пет календарни години, и трябва да влезе в сила на или преди 31 декември през първата календарна година, за която емисиите ще бъдат обединени. Производителите, които създават група, предоставят на Комисията следната информация:~~

~~а) производителите, които ще бъдат включени в групата;~~

~~б) производителят, определен за ръководител на групата, чрез когото ще се осъществяват контактите с групата и който ще отговаря за плащането на евентуални такси за извънредно количество емисии, начислени на групата в съответствие с член 9; и~~

~~в) доказателства, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б).~~

~~3. Комисията уведомява производителите, когато предложеният ръководител на групата не изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложено на групата в съответствие с член 9.~~

~~4. Производителите, включени в групата, уведомяват съвместно Комисията за всяка промяна на ръководителя на групата или неговото финансово състояние, доколкото това може да окаже влияние върху способността му да изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 9, и за всички промени на членовете на групата или за прекратяването на съществуването ѝ.~~

~~5. Производителите могат да сключват споразумения за създаване на група, ако тези споразумения са в съответствие с членове 81 и 82 от Договора и ако те позволяват открито, прозрачно и недискриминационно участие при разумни търговеки условия на всеки производител, който поиска да стане член на групата. Без да се засяга общата приложимост на общностните правила на конкуренцията по отношение на такива групи, всички членове на групата гарантират по специално, че не може да се осъществява обмен на данни или информация в контекста на тяхното споразумение за създаване на група, освен по отношение на следната информация:~~

~~а) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>;~~

~~б) целта за специфични емисии;~~

~~в) общият брой на регистрираните превозни средства;~~

~~6. Параграф 5 не се прилага, когато всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.~~

~~7. Освен при уведомяване съгласно параграф 3, производителите в група, за която е изпратена информация на Комисията, се считат за един производител за целите на изпълнението на задълженията им по член 4. В централния регистър, посочен в член 8, параграф 4, се вписват, отчитат и предоставят данни за мониторинга и отчитането по отношение на отделни производители, както и на групи производители.~~

#### Член ~~8~~7

### Мониторинг и отчитане на средните емисии

1. За ~~календарната година, започваща на 1 януари 2010 г.,~~ и всяка следваща 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 ~~производителите 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 CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили, за които не е издадено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, се измерват и отразяват в сертификата за съответствие.
2. До 28 февруари на всяка година, ~~като се започне от 2011 г.,~~ всяка държава членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в части АБ от приложения II  и III  за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в приложение II, част ББ  и приложение III, част В  формат.
3. По искане на Комисията държавата членка предава и пълния набор от данни, събрани съгласно параграф 1.
4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите членки съгласно настоящия член, и до 30 юни на всяка година, ~~като се започне от 2011 г.,~~ прави предварителни изчисления за всеки производител за:
  - а) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година;
  - б) целта за специфични емисии през предходната календарна година; ~~н~~
  - в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година.Комисията уведомява всеки производител за своите предварителни изчисления, отнасящи се до него. Уведомлението включва данни за всяка държава членка относно броя на новите регистрирани леки пътнически автомобили  и леки търговски превозни средства  и техните специфични емисии на CO<sub>2</sub>.  
Регистърът е достъпен за обществеността.
5. 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.

Комисията разглежда всички уведомления от производителите и до 31 октомври потвърждава или изменя предварителните изчисления по параграф 4.

~~6. Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 по отношение на календарната 2010 или 2011 г. прецени, че средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител през тази година превишават целите му за специфични емисии за същата година.~~

↓ 443/2009 (адаптиран)

76. Държавите членки определят компетентен орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент и информират Комисията за определения компетентен орган. ~~не по-късно от 8 декември 2009 г. Комисията впоследствие уведомява Европейския парламент и Съвета за това.~~

↓ 510/2011 (адаптиран)

~~8. Във всяка държава членка компетентният орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент е органът, определен в съответствие с член 8, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 443/2009.~~

↓ НОВ

Компетентните органи гарантират точността и пълнотата на данните, предавани на Комисията, и определят лице за контакт, който е на разположение за бърза реакция на запитвания от страна на Комисията във връзка с отстраняване на грешките и пропуските в предадените данни.

↓ 443/2009 (адаптиран)

~~8. За всяка календарна година, през която се прилага член 6, държавите членки предоставят на Комисията информация относно дела на станциите за зареждане с гориво и критериите за устойчивост по отношение на горивото Е85, както е посочено в същия член.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 6  
(адаптиран)

97. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни правила относно процедурите за мониторинга и отчитането на данни по ~~настоящия член~~ ☒ параграфи 1 — 7 ☒ и за прилагането на приложение II. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член ~~14~~15, параграф 2.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член ~~14a~~16 за изменение на изискванията относно данните и параметрите на данните, посочени в приложения II ~~⊗~~ и III ~~⊗~~.

↓ НОВ

8. Органите по одобряване на типа незабавно докладват на Комисията отклоненията в емисиите на CO<sub>2</sub> на превозни средства в експлоатация в сравнение със стойностите, указани в сертификатите за съответствие, които са установили в резултат на проверките, извършвани съгласно процедурата, посочена в [член 11a] от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Комисията взема предвид тези отклонения за целите на изчисляването на средните специфични емисии на производителя.

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

↓ 510/2011 (адаптиран)

#### ~~Член 8~~

#### ~~Мониторинг и отчитане на средните емисии~~

~~1. За календарната година, започваща на 1 януари 2012 г., и всяка следваща календарна година всяка държава-членка отчита данните, посочени в приложение II, част А, за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на нейната територия. Държавите-членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин.~~

~~2. До 28 февруари на всяка година, като се започне от 2013 г., всяка държава-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в приложение II, част Б, за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в приложение II, част В формат.~~

~~3. По искане на Комисията държавата-членка предава и пълния набор от данни, събрани съгласно параграф 1.~~

~~4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите-членки съгласно настоящия член, и този регистър е публично достъпен. До 30 юни 2013 г. и за всяка следваща година Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:~~

~~а) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година;~~

~~б) целта за специфични емисии през предходната календарна година;~~

~~в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година.~~

~~Комисията уведомява всеки производител за своите предварителни изчисления, отнасящи се до него. Уведомлението включва данни за всяка държава-членка относно броя на новите регистрирани леки търговски превозни средства и техните специфични емисии на CO<sub>2</sub>.~~

~~5. 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.~~

~~6. Комисията разглежда всички уведомления от производителите и до 31 октомври потвърждава или изменя предварителните изчисления по параграф 4.~~

~~7. По отношение на календарните 2012 г. и 2013 г. Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 прецени, че средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя през тази година превишават целта му за специфични емисии за същата година.~~

~~8. Във всяка държава-членка компетентният орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент е органът, определен в съответствие с член 8, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 443/2009.~~

~~9. Комисията приема подробни правила за мониторинга и отчитането на данни по настоящия член и за прилагането на приложение II. Тези актове за изпълнение се приемат съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.~~

~~За да отрази придобития опит от прилагането на настоящия регламент, Комисията може да измени приложение II чрез делегирани актове в съответствие с член 15 и при спазване на условията, установени в членове 16 и 17.~~

~~109.~~ Държавите членки следва също да събират и докладват данни в съответствие с настоящия член относно регистрациите на превозни средства от категории M<sub>2</sub> и N<sub>2</sub>, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна  базова  маса, която не превишава 2610 kg, и превозни средства, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

↓ 510/2011 (адаптиран)

⇒ НОВ

## Член 89

### **Такса за извънредно количество емисии**

1. По отношение на ~~периода от 1 януари до 31 декември 2014 г.~~ и всяка следваща календарна година Комисията начислява такси за извънредно количество емисии на производителя или по целесъобразност на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.

2. Таксите за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчисляват като се използва следната формула:

~~а) считано от 2014 г. до 2018 г.~~

~~i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$((\text{извънредно количество емисии} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times$   
брой нови леки търговски превозни средства;~~

~~ii) за извънредно количество емисии от над 2 g CO<sub>2</sub>/km, но не повече от 3 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$((\text{извънредно количество емисии} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times$   
брой нови леки търговски превозни средства;~~

~~iii) за извънредно количество емисии от над 1 g CO<sub>2</sub>/km, но не повече от 2 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$((\text{извънредно количество емисии} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times$  брой  
нови леки търговски превозни средства;~~

~~iv) за извънредно количество емисии от не повече от 1 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$(\text{извънредно количество емисии}) \times 5 \text{ EUR} \times$  брой нови леки търговски  
превозни средства;~~

~~б) считано от 2019 г.:~~

~~$(\text{извънредно количество емисии} \times 95 \text{ EUR}) \times$  брой ~~нови леки търговски~~  
 новорегистрирани  превозни средства.~~

За целите на настоящия член се прилагат следните определения:

– „извънредно количество емисии“ означава положителният брой грамове на километър, с който средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя — като се вземе предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, дължащо се на одобрени иновативни технологии в съответствие с член ~~1211~~ — превишават целта му за специфични емисии през календарната година или част от календарната година, за която се прилага задължението по член 4, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и

– „брой ~~нови леки търговски~~  новорегистрирани  превозни средства“ означава броят на  новите леки пътнически автомобили или  новите леки търговски превозни средства  $\Rightarrow$ , преброени отделно  $\Leftarrow$ , произведени от производителя, които са регистрирани през този период в съответствие с критериите за поэтапно въвеждане, определени в член 4, параграф 3.

~~3. Комисията приема подробни условия за събиране на таксите за извънредно количество емисии по параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.~~

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

~~Член 9~~

~~Такси за извънредно количество емисии~~

~~1. От 2012 г. за всяка календарна година, през която средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител превишават целите му за специфични емисии за същата година, Комисията начислява на производителя или при група на ръководителя на групата, такси за извънредно количество емисии:~~

~~2. Таксите за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчисляват, като се използват следните формули:~~

~~a) от 2012 до 2018 г.:~~

~~i) когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя превишават целта му за специфични емисии е повече от 3 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~((Извънредно количество емисии — 3 g CO<sub>2</sub>/km) × 95 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 25 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 15 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × брой нови леки пътнически автомобили;~~

~~ii) когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя превишават целта му за специфични емисии е повече от 2 g CO<sub>2</sub>/km, но не повече от 3 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~((Извънредно количество емисии — 2 g CO<sub>2</sub>/km) × 25 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 15 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × брой нови леки пътнически автомобили;~~

~~iii) когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя превишават целта му за специфични емисии е повече от 1, но не повече от 2 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~((Извънредно количество емисии — 1 g CO<sub>2</sub>/km) × 15 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × брой нови леки пътнически автомобили;~~

~~iv) когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя превишават целта му за специфични емисии е не повече от 1 g CO<sub>2</sub>/km:~~

~~(Извънредно количество емисии × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × брой нови леки пътнически автомобили;~~

~~б) от 2019 г.:~~

~~(Извънредно количество емисии × 95 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × брой нови леки пътнически автомобили;~~

~~За целите на настоящия член „извънредно количество емисии“, определено съгласно предвиденото в член 4, означава положителният брой грамаве на километър, с който средните специфични емисии на производителя като се вземе предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, дължащо се на одобрени иновативни технологии превишават целта му за специфични емисии през календарната година, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и „брой нови леки пътнически автомобили“ означава броят на новите леки пътнически автомобили, произведени от производителя;~~

~~които са регистрирани през съответната година в съответствие с критериите за постепенно въвеждане, предвидени в член 4.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 7

3. Комисията определя чрез актове за изпълнение начините за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член ~~1514~~, параграф 2.

↓ 443/2009 (адаптиран)

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

#### ~~Член 10~~

##### ~~Публикуване на резултатите на производителите~~

~~1. До 31 октомври на всяка година, считано от 2011 г., Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочват:~~

- ~~а) неговата цел за специфични емисии през предходната календарна година;~~
- ~~б) неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година;~~
- ~~в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година;~~
- ~~г) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови леки пътнически автомобили в Общността през предходната календарна година; и~~
- ~~д) средната маса за всички нови леки пътнически автомобили в Общността през предходната календарна година.~~

~~2. От 31 октомври 2013 г. в списъка, публикуван съгласно параграф 1, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.~~

↓ 510/2011 (адаптиран)

⇒ НОВ

#### ~~Член 109~~

##### ~~Публикуване на резултатите на производителите~~

1. До 31 октомври ~~2013 г. и 31 октомври~~ всяка ~~следваща~~ година  посредством актове за изпълнение  Комисията публикува списък, в който ~~за всеки~~ ~~производител~~ се посочват:

- а)  за всеки производител,  неговата цел за специфични емисии през предходната календарна година;
- б)  за всеки производител,  неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година;
- в) разликата между ~~неговите~~ средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>  на производителя  през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година;
- г) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички  нови леки пътнически автомобили и  нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година; ~~н~~
- д) средната маса  в готовност за движение  за всички  нови леки пътнически автомобили и  нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година  до 31 декември 2020 г.

---

↓ НОВ

- е) средната маса на изпитване на всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.

---

↓ 510/2011 (адаптиран)

2. ~~От 31 октомври 2015 г. в~~ В списъка, който се публикува съгласно параграф 1, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.

---

↓ НОВ

3. За публикацията до 31 октомври 2022 г., списъкът, посочен в параграф 1, указва следното:
- а) целите за 2025 и 2030 г. за целия автомобилен парк на ЕС, посочени в член 1, параграфи 4 и 5, изчислени от Комисията в съответствие с точки 6.1.1 и 6.1.2 от части А и Б от приложение I;
- б) Стойностите за a<sub>2021</sub>, a<sub>2025</sub> и a<sub>2030</sub>, изчислени от Комисията в съответствие с точка 6.2 от части А и Б от приложение I.

---

↓ 510/2011 (адаптиран)  
⇒ НОВ

Член ~~10~~10

Дерогации за определени производители

1. Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде подадено от производител на по-малко от  10 000 нови леки пътнически автомобили или  22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза за календарна година, който:
  - а) не е член на група свързани производители; или
  - б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от  10 000 нови леки пътнически автомобили или  22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза за календарна година; или
  - в) е член на група свързани производители, но работи в свои собствени производствени съоръжения и център за проектиране.
2. Дерогация, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, може да бъде предоставена за максимален срок от пет календарни години  и подлежи на подновяване . Заявлението се подава до Комисията и включва:
  - а) наименование и лице за контакти на производителя;
  - б) доказателство, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията по параграф 1;
  - в) подробни данни за  леките пътнически автомобили или  леките търговски превозни средства, които той произвежда, включително масата  на изпитване  и специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на тези  леки пътнически автомобили или  леки търговски превозни средства; и
  - г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO<sub>2</sub>, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждан  лек пътнически автомобил или  леко търговско превозно средство.
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 CO<sub>2</sub>, 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.
- ~~4. Производител, който е получил дерогация съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху способността му да отговаря на условията за предоставяне на дерогация.~~
- ~~5. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 4 или по друга причина, че даден производител вече не отговаря на условията за предоставяне на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари на следващата календарна година, като уведомява производителя за това.~~
- ~~6. Когато производителят не изпълнява целта за специфични емисии, Комисията налага на производителя такса за извънредно количество емисии, както е предвидено в член 9.~~

~~7. Комисията приема правила за допълване на параграфи 1—6 от настоящия член, *inter alia*, разпоредби за тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, за съдържанието на заявленията, както и за съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> посредством делегирани актове в съответствие с член 15 и при спазване на условията, установени в членове 16 и 17.~~

~~8. В съответствие с Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията<sup>44</sup> се осигурява публичен достъп до заявленията за дерогация, включително до информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 4, случаите на оттегляне по параграф 5 и всяко налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 6, както и до актовете, приети съгласно параграф 7.~~

↓ 443/2009 (адаптиран)  
⇒ НОВ

#### *Член 11*

#### **Дерогации за определени производители**

~~1. Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде направено от производител, който отговаря за по малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността през календарната година, и:~~

- ~~а) не е член на група свързани производители; или~~
- ~~б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността за календарна година; или~~
- ~~в) е член на група свързани производители, но работи в свои собствени производствени съоръжения и център за проектиране.~~

~~2. Дерогация, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, може да бъде предоставена за максимален срок от пет календарни години. Заявлението се подава до Комисията и включва:~~

- ~~а) наименование и лице за контакти на производителя;~~
- ~~б) доказателство, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията по параграф 1;~~
- ~~в) подробни данни за леките пътнически автомобили, които той произвежда, включително тяхната маса и специфични емисии на CO<sub>2</sub>; и~~
- ~~г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO<sub>2</sub>, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждан лек автомобил.~~

~~3. Когато Комисията счита, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, и че~~

<sup>44</sup> ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

~~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 CO<sub>2</sub>, и е съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждан лек автомобил, тя предоставя дерогация на производителя.~~

4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, ⇨ част А, точки 1 — 4 ⇩, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 0000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ за календарна година.

Такова заявление може да бъде подадено от производител по отношение на самия него или по отношение на самия него заедно с което и да било от неговите свързани предприятия. Заявлението се подава до Комисията и включва:

- а) цялата информация, посочена в параграф 2, букви а) и в), включително, когато е приложимо, информация за свързани предприятия;

↓ 333/2014 член 1, точка 8,  
буква б) (адаптиран)

~~б) ако заявлението е във връзка с точка 1, букви а) и б) от приложение I — цел, изразяваща се в 25-процентно намаление на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през 2007 г. или, когато се подава едно заявление по отношение на няколко свързани предприятия — 25-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на тези предприятия през 2007 г.;~~

↓ 333/2014 член 1, точка 8,  
буква в)

~~бв) ако заявлението е във връзка с точка 1, букви а) и б) от приложение I — цел, изразяваща се в 45-процентно намаление на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през 2007 г. или, когато се подава едно заявление по отношение на няколко свързани предприятия — 45-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на тези предприятия през 2007 г.~~

↓ 443/2009

Когато не съществува информация за средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител през 2007 г., Комисията определя равностойна цел за намаление въз основа на най-добрите налични технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, използвани в леки пътнически автомобили със сравнима маса, като се съобразява с особеностите на пазара за типа произвеждан лек автомобил. Тази цел се използва от заявителя за целите на буква б).

Комисията предоставя дерогация на производителя, ако е било доказано изпълнението на критериите за дерогация, посочени в настоящия параграф.

5. Производител, който е получил дерогация съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху способността му да отговаря на условията за предоставяне на дерогация.
6. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 5 или по друга причина, че даден производител вече не отговаря на условията за предоставяне на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари на следващата календарна година, като уведомява производителя за това.
7. Когато производителят не изпълнява целта за специфични емисии, Комисията налага на производителя такса за извънредно количество емисии, както е предвидено в член ~~9~~8.

↓ 333/2014 член 1, точка 8,  
буква г)

8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член ~~14~~16, с които се установяват правила, допълващи параграфи 1 — 7 от настоящия член, по отношение на тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, съдържанието на заявленията, както и съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>.

↓ 443/2009

9. При спазване на Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета ~~от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията~~<sup>45</sup> се осигурява публичен достъп до заявленията за дерогация, включително информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 5, случаите на отмяна по параграф 6 и всяко налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 7, както и мерките, приети съгласно параграф 8.

#### Член 11~~2~~

### Екологични иновации

↓ 333/2014 член 1, точка 9,  
буква а)  
⇒ НОВ

1. При заявление от доставчик или производител във връзка с това се взема предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на

<sup>45</sup> Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията (ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43).

иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).

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

Общият принос на тези технологии за намаляване на  $\Rightarrow$  средните  $\Leftarrow$  ~~целта за~~ специфични емисии на производител може да бъде до 7 g CO<sub>2</sub>/km.

↓ НОВ

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

↓ 443/2009 (адаптиран)  
→<sub>1</sub> 333/2014 член 1, точка 9,  
буква б)  
 $\Rightarrow$  НОВ

2. →<sub>1</sub> Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативните технологии или на пакетите от иновативни технологии по параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член ~~1544~~, параграф 2 от настоящия регламент. ← Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за иновативните технологии:

а) намалението на CO<sub>2</sub>, постигнато посредством използването на иновативни технологии, трябва да се дължи на доставчика или производителя;

б) иновативните технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на CO<sub>2</sub>;

в) иновативните технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO<sub>2</sub> при стандартния цикъл на изпитване;

г) ~~низи~~ ☒ иновативните технологии не трябва да са обхванати ☒ от измерването на CO<sub>2</sub> при стандартния цикъл на изпитване или от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление от 10 g CO<sub>2</sub>/km, посочени в член 1, и да не са задължителни съгласно други разпоредби на ~~общностите~~ законодателството ☒ на Съюза ☒.  
 $\Rightarrow$  Считано от 1 януари 2025 г., този критерий няма да се прилага към подобренията на ефективността в климатичните системи. ←

↓ 333/2014 член 1, точка 9,  
буква в)

3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряване на дадена марка като иновативна технология или пакет от иновативни технологии, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим сертифициран орган. При възможно взаимодействие между тази

мярка и друга вече одобрена иновативна технология или пакет от иновативни технологии в доклада се посочва това взаимодействие, а докладът от проверката съдържа оценка на степента, в която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.

↓ 443/2009

4. Комисията удостоверява постигнатото намаление въз основа на критериите, посочени в параграф 2.

↓ 510/2011 (адаптиран)

### Член 12

#### **Екологични иновации**

↓ 253/2014 член 1, точка 4, буква а) (адаптиран)

~~1. При заявление от доставчик или производител във връзка с това се взема предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).~~

~~Общият принос на тези технологии за намаляване на целта за специфични емисии на производител може да бъде до 7 g CO<sub>2</sub>/km.~~

↓ 253/2014 член 1, точка 4, буква б) (адаптиран)

~~2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативни технологии или пакети от иновативни технологии, посочени в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент. Тези подробни разпоредби съответстват на разпоредбите, установени с член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 443/2009, и се основават на следните критерии за иновативни технологии:~~

↓ 510/2011 (адаптиран)

- ~~а) намалението на CO<sub>2</sub>, постигнато посредством използването на иновативни технологии, трябва да се дължи на доставчика или производителя;~~
- ~~б) иновативните технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на CO<sub>2</sub>;~~

~~в) иновативните технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO<sub>2</sub> по стандартния цикъл на изпитване или от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление с 10 g CO<sub>2</sub>/km, посочено в член 1 от Регламент (ЕО) № 443/2009, или да са задължителни съгласно други разпоредби на правото на Съюза.~~

~~3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряването на дадена мярка като иновативна технология, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим сертифициран орган. В случай на възможно взаимодействие между тази мярка и друга, вече одобрена иновативна технология, докладът посочва това взаимодействие, а докладът от проверката дава оценка на степента, до която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.~~

~~4. Комисията удостоверява постигнатото намаление въз основа на критериите, посочени в параграф 2.~~

↓ НОВ

#### Член 12

##### *Емисии на CO<sub>2</sub> и разход на енергия в реални условия*

1. Комисията извършва мониторинг и оценка на представителността на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> 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.
2. За целта Комисията осигурява наличността, от производителите или националните органи, според случая, на надеждни анонимизирани данни за емисиите на CO<sub>2</sub> и потреблението на енергия от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства в реални условия.
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.

↓ 443/2009 (адаптиран)

#### Член 13

##### **Прегледи и доклади** ☒ **Коригиране на M<sub>0</sub> и T<sub>M0</sub>** ☒

~~1. През 2010 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно постигнатия напредък при прилагането на цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства.~~

↓ НОВ

1. Стойностите на  $M_0$  и  $TM_0$ , посочени в части А и Б от приложение I, се коригират както следва:

↓ 443/2009 (адаптиран)

⇒ НОВ

2. а) до 31 октомври ~~2014~~  2020  г., ~~а след това веднъж на всеки три години се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на  $M_0$ , посочена в него,~~  в приложение I, част А, точки 1—5 се коригира  в зависимост от средната маса  в готовност за движение  на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години  — 2017, 2018, и 2019 г. Новата стойност на  $M_0$  се прилага от 1 януари 2022 г. до 31 декември 2024 г.;

↓ НОВ

б) до 31 октомври 2022 г. стойността на  $M_0$  в приложение I, част Б, точки 1—5 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на новите леки търговски превозни средства през предходните три календарни години — 2019, 2020 и 2021 г. Новата стойност на  $M_0$  се прилага през 2024 г.

в) до 31 октомври 2022 г. примерната стойност на  $TM_0$  за 2025 г. се определя като съответната средна маса на изпитване на новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през 2021 г.;

г) до 31 октомври 2024 г. и на всеки две години след това, стойностите на  $TM_0$  в приложение I, части А и Б се коригират в зависимост от съответната средна маса на изпитване на новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през предходните две календарни години, като се започне от 2022 и 2023 г. Съответните нови стойности на  $TM_0$  се прилагат от 1 януари на календарната година, последваща датата на корекцията.

↓ 443/2009

~~Тези мерки пораждат действие за пръв път на 1 януари 2016 г., а след това — веднъж на всеки три години.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 10, буква а) (адаптиран)

2. Комисията приема ~~тези~~  посочените в параграф 1  мерки чрез делегирани актове в съответствие с член ~~1614а~~.

↓ 510/2011

~~Член 13~~14

## Преглед и доклад

↓ НОВ

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 CO<sub>2</sub> 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 Съвета<sup>46</sup>.

↓ 253/2014 член 1, точка 5, буква а) (адаптиран)

~~1. До 31 декември 2015 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии и предвидените в настоящия регламент условия, както и на други въпроси, уредени в настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки търговеки превозни средства за периода след 2020 г. Във връзка с това оценката на необходимите темпове за намаляване на емисиите е съобразена с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> при леките търговеки превозни средства. Комисията представя резултатите от този преглед в доклад до Европейския парламент и Съвета. Докладът включва всякакви подходящи предложения за изменение на настоящия регламент, включително възможно определяне на реалистична и постижима цел, въз основа на изчерпателна оценка на въздействието, съобразена с необходимостта от запазването на конкурентоспособността на отрасъла на леки търговеки превозни средства и зависимите от него сектори. Когато изготвя такива предложения, Комисията гарантира, че те са възможно най-неутрални от гледна точка на конкуренцията и допринасят за социалната справедливост и устойчивостта.~~

↓ 510/2011 (адаптиран)

~~2. Комисията, ако това е целесъобразно, представя до 2014 г. предложение на Европейския парламент и на Съвета за включване в регламента на превозни средства от категории N<sub>2</sub> и M<sub>2</sub>, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна маса, която не превишава 2610 kg, и превозни средства, за които~~

<sup>46</sup> 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).

одобрението на тина е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 с оглед на постигането на дългосрочната цел от 2020 г.

~~3. До 2014 г., след извършването на оценка на въздействието, Комисията публикува доклад относно наличието на данни за отпечатъка и товароносимостта и тяхното използване като показатели за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, при целесъобразност, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I в съответствие с обикновената законодателна процедура.~~

~~5. До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това Комисията изменя приложение I чрез делегирани актове съгласно член 15 и при спазване на условията, установени в членове 16 и 17, с цел да се коригира посочената в него стойност на  $M_0$  в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни средства през трите предходни календарни години.~~

~~Тези корекции пораждат действие за първи път на 1 януари 2018 г., а след това веднъж на всеки три години.~~

~~4. До 31 декември 2011 г. Комисията установява процедура за получаване на представителни стойности за емисии на  $CO_2$ , ефективността на използване на горивото и масата на напълно комплектовани превозни средства, като същевременно гарантира, че производителят на базовото превозно средство има своевременно достъп до стойностите на масата и специфичните емисии на  $CO_2$  на напълно комплектованото превозно средство.~~

~~6. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на процедурите за измерване на емисиите на  $CO_2$  в съответствие с член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009.~~

~~Комисията включва леките търговски превозни средства в преразглеждането на Директива 2007/46/ЕО в съответствие с член 13, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009.~~

↓ 443/2009 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~32. От 2012 г. Комисията~~ ⇒ ~~взема предвид оценката, извършена съгласно член 12, и може по целесъобразност~~ ⇐ ~~извършва оценка на въздействието, за да преразгледа до 2014 г., както е предвидено в член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, процедурите за измерване на емисиите на  $CO_2$ , посочени в еноменатия Регламент~~ ☒ (ЕО) № 715/2007 ☒. По-конкретно Комисията представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват адекватно действителните резултати показателите на леките автомобили ☒ и леките търговски превозни средства ☒ по отношение на емисиите на  $CO_2$  ⇒ в реални условия ⇐ ~~и да включват одобрените иновативни технологии съгласно определеното на член 12, които биха могли да бъдат отразени в цикъла на изпитване. Комисията гарантира, че впоследствие тези процедури се преразглеждат редовно.~~

---

↓ 443/2009 (адаптиран)

~~4. До 2010 г. Комисията преразглежда Директива 2007/46/ЕО, така че всеки тип/вариант/версия да съответства на единствен по рода си набор от иновативни технологии.~~

---

↓ 333/2014 член 1, точка 10,  
буква в) (адаптиран)

~~5. В срок до 31 декември 2015 г. Комисията извършва преглед на целите за специфични емисии и предвидените в настоящия регламент условия, както и други въпроси, уредени в настоящия регламент, включително дали все още е необходим показател за полезност и кой е по устойчивият показател — масата или отпечатъкът, с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки пътнически автомобили за периода след 2020 г. Във връзка с това оценката на необходимите за намаляване на емисиите темпове трябва да е съобразена с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO<sub>2</sub> при автомобилите. Комисията представя резултатите от този преглед в доклад до Европейския парламент и Съвета. Докладът включва всякакви подходящи предложения за изменение на настоящия регламент, включително възможното определяне на реалистична и постижима цел въз основа на изчерпателна оценка на въздействието, която ще бъде съобразена с необходимостта от запазване на конкурентоспособността на автомобилната промишленост и зависимите от нея сектори. Когато изготвя такива предложения, Комисията гарантира, че те са възможно най-неутрални от гледна точка на конкуренцията и допринасят за социалната справедливост и устойчивостта.~~

---

↓ 443/2009 (адаптиран)

~~6. В срок до 2014 г. Комисията, след извършването на оценка на въздействието, публикува доклад относно наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, когато е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I.~~

---

↓ 333/2014 член 1, точка 10,  
буква г) (адаптиран)  
⇒ НОВ

73. Комисията определя чрез актове за изпълнение взаимно зависимите параметри, необходими за отразяване на промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 692/2008 ⇒ и, по целесъобразност, Регламент (ЕС) 2017/1151 ⇐. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член ~~14~~15, параграф 2 от настоящия регламент.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член ~~14~~<sup>16</sup> с цел да адаптира формулите, посочени в приложение I, като използва методологията, приета съгласно първа алинея, и същевременно гарантира, че при старите и новите процедури за изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

↓ 253/2014 член 1, точка 5,  
буква б)

~~Комисията определя чрез актове за изпълнение взаимно зависимите параметри, необходими за отразяване на промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията<sup>47</sup>. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.~~

~~На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 15 и при условията, посочени в член 16 и член 17, с цел да адаптира формулите, посочени в приложение I, като използва методиката, приета съгласно първа алинея, и същевременно гарантира, че при старите и новите процедури за изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 11  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

#### Член ~~15~~<sup>4</sup>

#### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета ~~по изменение на климата~~  за енергийния съюз , създаден с [член ~~93~~<sup>7</sup>] от Решение № 280/2004/ЕО  [Регламент (ЕС) [...]  на Европейския парламент и на Съвета<sup>48</sup> ⇒ <sup>49</sup> ⇐]. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

<sup>48</sup> Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно механизма за мониторинг на емисиите на парникови газове в Общността и прилагане на Протокола от Киото (ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 1)

<sup>49</sup> ⇐ Регламент (ЕС) № [...] на Европейския парламент и на Съвета относно управлението на Енергийния съюз (ОВ L ..., стр. 1)

<sup>50</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

↓ 510/2011 (адаптиран)

#### ~~Член 14~~

#### **Процедура на комитет**

~~1. Комисията се подпомага от Комитета по изменение на климата, създаден с член 9 от Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно механизма за мониторинг на емисиите на парникови газове в Общността и прилагане на Протокола от Киото<sup>51</sup>. Посоченият комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.~~

~~2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.~~

↓ 253/2014 член 1, точка 6  
(адаптиран)

~~2а. Когато комитетът, посочен в параграф 1, не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.~~

↓ 333/2014 член 1, точка 12  
(адаптиран)  
⇒ нов

#### ~~Член 14а16~~

#### **Упражняване на делегирането**

~~1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.~~

~~21. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 87, параграф 97, втора алинея, член 110, параграф 8, ⇒ член 11, параграф 1, четвърта алинея ⇐, член 13, параграф 2, ~~трета алинея~~ и член 1314, параграф 73, втора алинея, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 8 април 2014 г. ⇒ неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент] ⇐. 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~~

<sup>51</sup> ~~ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 1.~~

~~продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.~~

- ~~32.~~ Делегирането на правомощия, посочено в член ~~8~~<sup>7</sup>, параграф ~~9~~<sup>7</sup>, втора алинея, член ~~11~~<sup>10</sup>, параграф ~~8~~<sup>8</sup>, ⇨ член 11, параграф 1, четвърта алинея, ⇩ член 13, параграф 2, ~~трета алинея~~ и член ~~13~~<sup>14</sup>, параграф ~~7~~<sup>3</sup>, 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.
- ~~43.~~ Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
- ~~54.~~ Делегиран акт, приет съгласно член ~~8~~<sup>7</sup>, параграф ~~9~~<sup>7</sup>, втора алинея, член ~~11~~<sup>10</sup>, параграф ~~8~~<sup>8</sup>, ⇨ член 11, параграф 1, четвърта алинея ⇩, член 13, параграф 2, ~~трета алинея~~ и член ~~13~~<sup>14</sup>, параграф ~~7~~<sup>3</sup>, втора алинея, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът ~~не~~ са представили възражения в срок от два месеца след уведомяването 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.

↓ 510/2011 (адаптиран)

~~1. Правомощията за приемане на делегираните актове, посочени в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 7, член 13, параграф 5 и член 13, параграф 6, четвърта алинея, се предоставят на Комисията за срок от пет години считано от 3 юни 2011 г. Комисията изготвя доклад относно делегираните правомощия най-късно 6 месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощията се подновява автоматично за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не го оттеглят в съответствие с член 16.~~

~~2. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за него.~~

~~3. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, предвидени в членове 16 и 17.~~

#### ~~Член 16~~

#### ~~Оттегляне на делегирането~~

~~1. Европейският парламент или Съветът могат да оттеглят по всяко време делегирането на правомощия, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 7, член 13, параграф 5 и в член 13, параграф 6, четвърта алинея.~~

~~2. Институтцията, започнала вътрешна процедура за вземане на решение дали да бъде оттеглено делегирането на правомощия, полага усилия да уведоми другата институтция и Комисията в разумен срок, преди да вземе окончателното решение, като~~

~~посочва делегираните правомощия, които могат да бъдат оттеглени, както и евентуалните причини за това.~~

~~3. С решението за оттегляне се прекратява делегирането на правомощия, посочени в същото решение. То поражда действие незабавно или на посочената в него по-късна дата. Решението за оттегляне не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила. То се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.~~

#### ~~Член 17~~

### ~~Възражения срещу делегирани актове~~

~~1. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в срок от два месеца от датата на нотификацията.~~

~~По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок може да бъде удължен с два месеца.~~

~~2. Ако при изтичането на срока, посочен в параграф 1, нито Европейският парламент, нито Съветът е направил възражение срещу делегирания акт, той се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и влиза в сила на датата, посочена в него.~~

~~Делегираният акт може да се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и да влезе в сила преди изтичането на посочения срок, ако Европейският парламент и Съветът са информирали Комисията за намерението си да не правят възражения.~~

~~3. Ако в рамките на срока, посочен в параграф 1, Европейският парламент или Съветът възрази срещу делегиран акт, той не влиза в сила. Институтцията, която възразява срещу делегирания акт, посочва причините за това.~~

↓ НОВ

#### Член 17

### Изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007

В Регламент (ЕО) № 715/2007 се добавя следният член 11а:

„Член 11 а

#### Съответствие на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво по време на експлоатация

1. При условие, че бъдат приети и влязат в сила процедурите, посочени в параграф 2, органите по одобряване на типа проверяват, на основата на подходящи представителни извадки, дали превозните средства, въведени в експлоатация, за които те са издали одобрение на типа, съответстват на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво, вписани в сертификатите за съответствие.
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 CO<sub>2</sub> и на разхода на гориво.“

---

↓ 443/2009 (адаптиран)

Член ~~15~~18

**Отмяна**

~~Решение (ЕО) № 1753/2000/ЕО се отменя считано от 1 януари 2010 г.~~

~~Членове 4, 9 и 10 от същото решение обаче остават в сила, докато Комисията представи на Европейския парламент доклад за данните от мониторинга за календарната 2009 година.~~

---

↓ НОВ

Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 се отменят, считано от 1 януари 2020 г.

Позоваванията на отменените регламенти се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение V.

---

↓ 443/2009 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~16~~19

**Влизане в сила**

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

⇒ Той се прилага от 1 януари 2020 г. ⇐

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 ЗА ПРЕДЛОЖЕНИЯ С  
ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА, СТРОГО ОГРАНИЧЕНО ДО ПРИХОДНАТА  
ЧАСТ**

**1. НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:**

Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от леките превозни средства (преработен).

**2. БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ:**

Глава и статия: Бюджетна глава 71 — Глоби и санкции, бюджетна позиция 7 1 9 1 — Други нецелеви глоби и наказателни плащания

Вписана в бюджета сума за съответната година: р. т. (вж. раздел 5)

**3. ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ**

- Предложението няма финансово отражение
- Предложението няма финансово отражение върху разходите, но върху приходите то е следното:

(в милиона евро до първия десетичен знак)

Бюджетен ред	Приходи <sup>52</sup>
Бюджетна глава 71 — Глоби и санкции, бюджетна позиция 7 1 9 1 — Други нецелеви глоби и наказателни плащания	р.т. (вж. раздел 5)

**4. МЕРКИ ЗА БОРБА С ИЗМАМИТЕ**

Освен прилагането на Финансовия регламент за предотвратяване на измами и нередности, като част от годишната процедура за мониторинг и докладване ще бъдат осъществявани контрол на качеството и проверка на представените данни.

**5. ДРУГИ ЗАБЕЛЕЖКИ**

Съгласно член 8 от предложението, Комисията ще налага такси за извънредно количество емисии на производителя, или когато става дума за група производители —

<sup>52</sup> По отношение на традиционните собствени ресурси (селскостопански мита, налози върху захарта, мита) посочените суми трябва да бъдат в нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.

на нейния ръководител, когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител надхвърлят целевата стойност за тези емисии. Тази процедура е в съответствие с разпоредбите на член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 443/2009<sup>53</sup> и на член 9, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 510/2011<sup>54</sup>, които понастоящем са в сила и ще бъдат обединени и заменени с новия законодателен акт. Методите за събиране на таксите за извънредно количество емисии са установени с решения 2012/100/ЕС<sup>55</sup> и 2012/99/ЕС<sup>56</sup> на Комисията.

Тъй като приходи ще бъдат генерирани само ако даден производител надхвърли целевата стойност на специфичните емисии, не е възможно да се предвиди дали такива приходи ще има, нито да се определи техният размер.

---

<sup>53</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

<sup>54</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

<sup>55</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

<sup>56</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>