



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 14 декември 2018 г.
(OR. en)

15615/18

Междуинституционално досие:
2018/0143(COD)

CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	14874/18
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Комисията прие предложението си на 17 май 2018 г. Предлагаият регламент има за цел да определи стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, за да се подпомогнат държавите членки да постигнат целите си за намаляване на емисиите съгласно Регламент (ЕС) 2018/842 (Регламент за разпределяне на усилията) относно емисиите от сектори извън обхвата на схемата на ЕС за търговия с емисии.

2. Предлаганият регламент определя обща цел за намаляване с 15 % на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства в ЕС от 2025 г. нататък спрямо нивата на емисии от 2019 г. и пожелателна цел за намаляване с най-малко 30 % от 2030 г. нататък. Съгласно предложението крайната цел от 2030 г. нататък ще бъде потвърдена след извършването на преглед през 2022 г. Освен това се предлага, като част от прегледа, да бъде разширен обхватът на стандартите, така че да включва и по-малки камиони, градски и междуградски автобуси и ремаркета. Специализираните превозни средства като товарни автомобили, използвани в строителството, сметосъбиращи камиони и бетонобъркачки, са изключени от обхвата на целите за намаляване на CO₂.
3. За да се стимулира разработването и внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) на пазара на ЕС, за които все още не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO₂ съгласно предлагания регламент, се предлага система на извънредни кредити, според която при изчисляване на специфичните емисии на производителя такива превозни средства ще се броят за повече от едно превозно средство. Спрямо извънредните кредити ще се прилага предварително определена горна граница, за да не се компрометират екологичните цели на регламента.
4. За да се стимулира икономически ефективното изпълнение, в предложението се предвижда възможност за натрупване и заемане на кредити за емисии на CO₂. При неизпълнение на целите за емисиите на CO₂ се предвижда финансова санкция под формата на такса за извънредно количество емисии. Наред с това в предложението се предвиждат мерки за гарантиране на наличието на надеждни и представителни данни от производителите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво.
5. На 9 октомври 2018 г. Съветът по околна среда проведе политически дебат относно два основни въпроса от предложението — предложените цели и предложената система на стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии.
6. Европейският парламент гласува своите изменения на предложението на Комисията на пленарното заседание на 14 ноември 2018 г. (с 373 гласа „за“, 285 „против“ и 16 „въздържал се“).
7. След подробно обсъждане на предложението на техническо равнище, на 7 декември 2018 г. Комитетът на постоянните представители (Корепер) разгледа предложението въз основа на компромисен текст, изготвен от председателството¹.

¹ Док. 14874/18

8. Въз основа на обсъждането в Корепер председателството изготви компромисен текст, съдържащ незначителни корекции, като основа за обсъждането по време на заседанието на Съвета (Околна среда) на 20 декември с цел постигане на общ подход по предложението. Преработеният компромисен текст на председателството се съдържа в приложението към настоящата бележка.

II. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ

9. Основните нерешени въпроси по предложението са свързани с целите за 2025 и 2030 г. и стимулите за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV).
- По отношение на целите позициите на делегациите са разделени — някои делегации подкрепят предложените от председателството цели съгласно подхода на първоначалното предложение на Комисията, а други призовават за по-амбициозни цели. По-специално, редица делегации предлагат целта за 2030 г. да бъде определена на равнище от 30% или по-високо и да бъде обвързваща, както и да може да бъде преразгледана през 2022 г. само във възходяща посока. Няколко делегации подкрепят и повишаването на предложената за 2025 г. на 20%.
 - По отношение на избора на система на стимули за разработването и внедряването на ZLEV, по искане на голям брой делегации, председателството реши да изключи градските и междуградските автобуси от системата на стимули в представения на Корепер компромисен текст. Няколко делегации се противопоставиха на това изключване. Освен това някои делегации предложиха да се замени системата на извънредни кредити от 2025 г. нататък със система, основана на показатели за годишните продажби на ZLEV, с горна граница от 3%. Други делегации изразиха подкрепата си за настоящото компромисно предложение на председателството, според което въвеждането на система за показатели от 2025 г. нататък ще се счита за част от прегледа.
10. В Корепер редица други делегации подкрепиха повторното въвеждане на позоваване на по-дълги и по-тежки съчленени превозни средства, т.е. модулни концепции (EMS). Сред другите предложения, които получиха известна подкрепа в Корепер, са: намаляване на равнището на санкциите, приложими през периода до 2025 г.; разглеждане в рамките на прегледа и на синтетичните и алтернативните горива в контекста на системата на стимули; и замяна на предложеното понастоящем определение за превозни средства с ниски емисии със специфична за всяка подгрупа прагова стойност, която отчита специфичните за групата емисии.

След обсъждането в Корепер председателството запази промените, предложени в предходното компромисно предложение, но предлага да се добави текст в съображение 34 относно прегледа във връзка с модулни и интермодални концепции².

III. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Съветът (Околна среда) се приканва да разреши оставащите въпроси и да приеме общ подход въз основа на текста, изложен в приложението към настоящата бележка.

Общият подход ще бъде мандатът на Съвета за преговори с Европейския парламент в рамките на обикновената законодателна процедура.

² В допълнение бяха направени няколко промени от техническо естество.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009

(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 комитет³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Съобщението на Комисията: „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ определя ясна цел: до средата на века емисиите от парникови газове от транспорта трябва да намалят поне с 60 % спрямо тези през 1990 г. и да е налице устойчива тенденция за понижаването им до нулеви емисии. Вредните за здравето ни емисии на замърсители на въздуха от транспорта също трябва неотложно и драстично да намалят.

³ ОВ С , , стр. .

⁴ ОВ С , , стр. .

- (2) След това съобщение Комисията прие два пакета във връзка с мобилността през май⁵ и ноември 2017 г.⁶ В пакетите се очертава положителна програма, насочена също и към осигуряването на гладък преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички.
- (3) Настоящият регламент е част от третия пакет за мобилността на Комисията, озаглавен „Европа в движение“, който представлява последващо действие по съобщението на Комисията: „Инвестиране в интелигентна, иновационна и устойчива промишленост — Обновена стратегия на ЕС за индустриалната политика“⁷, и е предназначен да завърши процеса, който да позволи на Съюза да пожъне всички ползи от модернизиранието и декарбонизирането на мобилността. Целта на третия пакет за мобилността е мобилността в Европа да стане по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост — по-конкурентоспособна, заетостта в Европа — по-сигурна, а системата за мобилност — по-екологосъобразна и по-добре пригодена към необходимостта да се справим с изменението на климата. Необходимо е Съюзът, държавите членки и заинтересованите страни изцяло да се ангажират с постигането на тази цел, не на последно място като полагат още по-големи усилия за намаляване на емисиите на CO₂ и замърсяването на въздуха.
- (4) Успоредно със стандартите за емисиите на CO₂ за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства⁸ настоящият регламент ясно определя пътя за намаляване на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт и допринася за постигането на задължителната цел до 2030 г. вътрешните емисии на парникови газове от цялата икономика да намалееят най-малко с 40 % спрямо 1990 г.; тази цел беше приета в заключенията на Европейския съвет от 23 — 24 октомври 2014 г. и одобрена от Съвета на 6 март 2015 г. като планиран национално определен принос на Съюза в рамките на Парижкото споразумение [...].

⁵ „Европа в движение – програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“, COM(2017) 283 final.

⁶ „Към мобилност с ниски емисии — за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“, COM(2017) 675 final.

⁷ Инвестиране в интелигентна, иновационна и устойчива промишленост — обновена стратегия на ЕС за индустриалната политика“, COM(2017) 479 final.

⁸ Регламент (ЕС) №.../... на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (ОВ L , ... г., стр. ...).

- (5) В заключенията си от октомври 2014 г. Европейският съвет потвърди целта до 2030 г. емисиите на парникови газове да намалееят с 30 % спрямо 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на Съюза за търговия с емисии. Автомобилният транспорт съществено допринася за емисиите в тези сектори и емисиите от него продължават да са значително по-високи в сравнение с 1990 г. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължат да се увеличават, това ще обезсмисли намаленията, постигнати от другите сектори в борбата с изменението на климата.
- (6) В заключенията на Европейския съвет от октомври 2014 г. се подчертава колко важно е да се намалят емисиите на парникови газове и рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспорта, чрез цялостен и технологично неутрален подход, насърчаващ намаляването на емисиите и енергийната ефективност в транспорта, както и използването на електрически превозни средства и възобновяеми енергийни източници в отрасъла и след 2020 г.
- (7) Енергийната ефективност и нейният принос за ограничаване на потреблението са едно от петте взаимно подсилващи се и тясно взаимосвързани измерения, изложени в съобщението на Комисията „Стратегията за енергийния съюз“⁹, чиято цел е на потребителите в Съюза да се предоставя сигурна, конкурентоспособна и достъпна енергия. В съобщението се посочва, че всички икономически отрасли трябва да предприемат стъпки за по-ефективно потребление на енергия, но потенциалът [...] в сектора на транспорта е огромен.
- (8) Емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, в т.ч. товарни автомобили, градски и междуградски автобуси, представляват около 6 % от общото количество емисии на CO₂ в ЕС и близо 25 % от общото количество на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт. Ако не бъдат предприети други действия, се очаква в периода 2010 — 2030 г. делът на емисиите от тежкотоварни превозни средства да се увеличи с около 9 %. Понастоящем в законодателството на Съюза не са предвидени изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

⁹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет, Комитета на регионите и Европейската инвестиционна банка: „Рамкова стратегия за устойчив енергиен съюз с ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата“ (COM(2015) 80 final).

- (9) За да може пълноценно да се реализира потенциалът за енергийна ефективност и за да се гарантира, че автомобилният транспорт като цяло допринася за договореното намаляване на емисиите на парникови газове, е целесъобразно вече съществуващите стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства да се допълнят, като бъдат определени стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства. Въвеждането на такива стандарти ще стимулира разработването на новаторски технологии за ефективно използване на гориво и с това ще засили водещите позиции на производителите и доставчиците в Съюза в областта на технологиите.
- (10) Като се отчитат трансграничният характер на изменението на климата и необходимостта единният пазар да продължи да работи добре както за пътно-транспортните услуги, така и за тежкотоварните превозни средства, е целесъобразно да се определят стандарти за емисиите на CO₂ за тежкотоварните превозни средства на равнището на Съюза. Стандартите не следва [...] да влизат в противоречие с правото в областта на конкуренцията.
- (11) При определянето на равнищата на намаляване на емисиите, които следва да бъдат постигнати от тежкотоварните превозни средства в Съюза, следва да се вземе предвид доколко те ефикасно и икономически ефективно могат да допринесат за намаляване на емисиите от секторите, обхванати от [...] Регламент [...] (ЕС) 2018/842¹⁰ до 2030 г.; следва да се отчитат също така произтичащите от това разходи и икономии за обществото, производителите, превозвачите и потребителите, както и преките и косвените последици за заетостта, иновациите и съпътстващите ползи, като по-слабо замърсяване на въздуха и по-добра енергийна сигурност.

¹⁰ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 156, 19.6.2018 г., стр. 26—42).

- (12) Във връзка с прилагането на Регламент (ЕО) № 595/2009¹¹ беше въведена нова процедура за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от отделните тежкотоварни превозни средства. С Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията¹² се установява основана на инструмента VECTO методика, с чиято помощ може да се симулират емисиите на CO₂ и разходът на гориво на цялото тежкотоварно превозно средство. Методиката дава възможност да се отчетат голямото разнообразие в сектора на тежкотоварните превозни средства и голямата степен на персонализация на отделните превозни средства. Като първа стъпка от 1 юли 2019 г. се определят емисии на CO₂ за четири групи тежкотоварни превозни средства, емисиите от които представляват 65 — 70 % от общото количество на емисиите на CO₂ от всички тежкотоварни превозни средства в Съюза.
- (13) С цел да се отчитат иновациите и прилагането на нови технологии, повишаващи горивната ефективност на тежкотоварните превозни средства, симулационният инструмент VECTO и Регламент (ЕС) 2017/2400 ще продължат непрекъснато и съвременно да бъдат актуализирани.
- (14) Съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета¹³ трябва да се извършва мониторинг на данните за емисиите на CO₂, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези данни следва да формират основата за определяне на целите за намаляване на емисиите, които да бъдат постигнати от четирите групи тежкотоварни превозни средства с най-големи емисии в Съюза, както и за определяне на средните специфични емисии на производителя през даде период за докладване.

¹¹ Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО.

¹² Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L 349, 29.12.2017 г., стр. 1).

¹³ Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и техния разход на гориво (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1).

- (15) Следва да бъде определена цел за намаляване на емисиите за 2025 г. като относително намаление спрямо средните емисии на CO₂ от новорегистрираните тежкотоварни превозни средства в периода от 1 юли 2019 г. до 30 юни 2020 г., отразяваща внедряването на леснодостъпни, разходоефективни технологии за конвенционалните превозни средства. Целта за намаляване с 30 % за 2030 г. [...] следва да се разглежда като пожелателна, а крайната цел след 2030 г. следва да бъде утвърдена след извършването на преглед през 2022 г., тъй като има повече неясноти във връзка с навлизането на по-напреднали технологии, които все още не са леснодостъпни. Докато не се утвърди по-висока цел за периода след 2030 г., целта за намаляване, определена за периода след 2025 г., следва да продължи да се прилага.
- (15a) За да се осигури стабилността на еталонните емисии на CO₂ спрямо повишаването на емисиите на CO₂ от превозни средства чрез неправомерни процесуални средства, което не следва да бъде представително за ситуация, в която вече са регламентирани емисиите на CO₂, е целесъобразно да се предвиди методика за коригиране на еталонните емисии, когато е необходимо.
- (16) Втечненият природен газ (ВПГ) е достъпна алтернатива на дизеловото гориво при тежкотоварните превозни средства. Внедряването на вече наличните, а в бъдеще — и на още по-новаторски технологии на основата на втечен природен газ, ще допринесе за постигането на целите за емисиите на CO₂ в краткосрочен и дългосрочен план, тъй като в сравнение с дизеловото гориво използването им води до по-ниски емисии на CO₂. Потенциалът на превозните средства с втечен природен газ за намаляване на емисиите на CO₂ вече е изцяло застъпен в инструмента VECTO. Допълнително предимство на вече достъпните технологии с втечен природен газ са по-ниските емисии на замърсители на въздуха, като азотни оксиди (NO_x) и прахови частици. Вече съществува достатъчна минимална инфраструктура за презареждане, която продължава да се разгръща като част от националната политика за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива.
- (17) При изчисляването на еталонните емисии [...], които ще послужат като основа за определянето на целите за намаляване на емисиите за 2025 и 2030 г., следва да се отчита очакваният [...] потенциал на тежкотоварните превозни средства за тяхното намаляване. Поради това е целесъобразно специализираните превозни средства — например използваните за събиране на смет или в строителството, да не се вземат предвид при изчислението. Поради относително малкия пробег на тези превозни средства и специфичния им модел на движение изглежда, че при тях технически мерки за намаляване на емисиите от CO₂ и на разхода на гориво не са толкова икономически ефективни, колкото при тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоки.

- (18) Изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ следва да бъдат изразени в грамове CO₂ на тонкилометър, така че да отразяват полезността на тежкотоварните превозни средства.
- (19) Следва да се гарантира справедливо разпределение на общите изисквания за намаляване на емисиите между производителите, като се отчита разнообразието от тежкотоварни превозни средства от гледна точка на тяхното проектиране, модела им на движение, годишния им пробег, полезния товар и конфигурацията на ремаркетото. Поради това е целесъобразно да се въведе разграничение между тежкотоварните превозни средства, като се обособят различни подгрупи превозни средства, отразяващи типичния модел на използване на превозното средство и конкретните му технически характеристики. Чрез определянето на специфични годишни цели за производителите, които представляват претеглена средна стойност на целите, определени за всяка подгрупа, на производителите се дава възможност реално да компенсират евентуално изоставане от целите при превозните средства в дадени подгрупи с постигнати резултати над планираното за други подгрупи превозни средства, като вземат предвид средните емисии на CO₂ за срока на експлоатация на превозните средства в различните подгрупи.
- (20) Оценката дали даден производител изпълнява своите годишни специфични цели, следва да се основава на неговите средни емисии на CO₂. При определянето на средните специфични емисии следва да се отчитат също така специфичните характеристики, които обуславят целите за различните подгрупи превозни средства. С оглед на това средните специфични емисии на CO₂ на производителя следва да се основават на средните емисии, определени за всяка подгрупа, в т.ч. с тегловен коефициент на базата на допусканията за средния годишен пробег и средния полезен товар, отразяващи емисиите на CO₂ през целия срок на експлоатация на превозното средство. Поради ограничения им потенциал за намаляване на емисиите специализираните превозни средства следва да не се вземат предвид при изчисляването на средните специфични емисии.

- (21) За разлика от конюнктурата при леките и лекотоварните автомобили, на пазара все още не се предлагат тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, с изключение на автобуси. Поради това следва да се въведе специален механизъм под формата на извънредни кредити с цел да се улесни плавният преход към мобилност с нулеви емисии. Това ще създаде стимули за разработване и внедряване на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, които ще допълнят инструментите за насърчаване на търсенето, като Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за екологично чисти превозни средства¹⁴.
- (22) С оглед на това при изчисляването на средните специфични емисии на производителя всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии следва да се броят многократно, което ще доведе до намаляване на средните специфични емисии на този производител. Степента на стимулиране следва да бъде различна в зависимост от реалните емисии на CO₂ на превозното средство. Следва да се предвиди горна граница за произтичащото от това намаляване, така че стимулите за постигане на екологичните цели да не изгубят своето значение.
- (23) Тежкотоварните превозни средства с ниски емисии следва да се насърчават само ако емисиите на CO₂ от тях са по-ниски от приблизително половината от общата средна стойност на емисиите на CO₂ в Съюза за тези превозни средства през 2025 г. Това е в съзвучие с възприетия подход при лекотоварните превозни средства и ще насърчи иновациите в тази област.
- (24) При създаването на механизъм, насърчаващ навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, следва да се включат също така по-малки товарни автомобили [...], за които не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO₂ съгласно настоящия регламент. Тези превозни средства също значително допринасят за борба със замърсяването на въздуха в градовете. [...] С цел да се гарантира добре балансирано разпределение на стимулите за различните видове превозни средства, следва да се предвиди горна граница и за намаляването на средните специфични емисии на производителя [...] от по-малки товарни автомобили с нулеви емисии.

¹⁴ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, изменена с Директива.../.../ЕС [COM(2017) 653 final] (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

- (25) За да може изпълнението на изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ да е икономически ефективно, като същевременно се отчитат промените в състава на автомобилния парк и емисиите с течение на времето, следва производителите да могат да компенсират постигнатите по-високи резултати при изпълнението на своята цел за специфичните емисии през дадена година с по-ниски резултати през друга година.
- (26) За да се насърчи постигането на намаления на по-ранен етап, производител, чиито средни специфични емисии са под траекторията за намаляване на емисиите, определена от еталонните емисии [...] и целта за 2025 г., следва да може да съхрани тези кредити за емисии, така че да постигне целта през 2025 г. По същия начин производител, чиито средни специфични емисии са под траекторията за намаляване на емисиите между целта за 2025 г. и целта, приложима от 2030 г. нататък, следва да може да съхрани тези кредити за емисии, така че да постигне целта за периода от 1 юли 2025 г. до 30 юни 2030 г.
- (27) Ако през някой от 12-месечните периоди, считано от 1 юли 2025 г. до 30 юни 2030 г., производителят не постигне своята цел за специфичните емисии, той следва също така да може да придобие ограничен дълг за емисии. До 30 юни 2030 г. обаче производителите следва да погасят оставащия си дълг за емисии.
- (28) Кредитите и дълговете за емисии следва да се разглеждат единствено с цел да се определи дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии, а не като активи, които могат да се прехвърлят или спрямо които се прилагат мерки от областта на финансовата политика.
- (29) Ако при даден производител се установи извънредно количество емисии, Комисията следва да наложи финансова санкция — такса за извънредно количество емисии, като вземе предвид кредитите и дълговете за емисии. За да имат производителите достатъчно голям стимул да предприемат мерки за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, размерът на таксата следва да надхвърля средните пределни разходи за технологиите, които са необходими за постигането на целите. Таксата следва да се счита за приход в общия бюджет на Съюза. Методиката за събиране на таксите следва да бъде определена с акт за изпълнение, като се вземе предвид методиката, приета в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009.

- (30) За да се осигури изпълнението на целите по настоящия регламент, е необходимо да се използва надежден механизъм за проверка на съответствието. Въведените за производителите задължения да предоставят точни данни съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 и административните глоби, които могат да бъдат наложени за неизпълнението на това задължение, допринасят да се обезпечи надеждността на данните, които се използват за проверка на изпълнението на целите по настоящия регламент.
- (31) Съществена предпоставка за постигане на намаленията на емисиите на CO₂ съгласно настоящия регламент е емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства в употреба да отговарят на стойностите, определени съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане. С оглед на това при изчисляването на средните специфични емисии на производителя Комисията следва да може да вземе под внимание случаи на систематично неспазване на изискванията, установени от органите по одобряването на типа по отношение на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства.
- (32) За да може да предприеме такива мерки, Комисията следва да има правомощия да изготви и прилага процедура за проверка на съответствието в експлоатация на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства. За тази цел Регламент (ЕО) № 595/2009 следва да бъде изменен.
- (33) Ефикасността на целите, заложи в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO₂ до голяма степен зависи от представителния характер на методиката, която се използва за тяхното установяване. В съответствие със становището на механизма за научни становища¹⁵ във връзка с лекотоварните превозни средства е целесъобразно също така да се въведе механизъм за оценка доколко представителни в реални условия са стойностите за емисиите на CO₂ и за разхода на енергия при тежкотоварните превозни средства, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. На Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да осигури публичен достъп до тези данни и при необходимост — да разработи съответните процедури за установяване и събиране на необходимите данни за извършването на такива оценки.

¹⁵ Научно становище 1/2016 на групата на научните съветници на високо равнище „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“.

- (34) През 2022 г. Комисията следва да направи оценка на ефективността на стандартите за емисиите на CO₂, определени с настоящия регламент, по-специално на степента на намаляване на емисиите, която да бъде постигната до 2030 г., на условията, които следва да бъдат налице за постигането на тази цел, както и в периода след това, а също относно определянето на цели за намаляване на емисиите на CO₂ за други видове тежкотоварни превозни средства, като по-малки товарни автомобили, градски и междуградски автобуси и ремаркета. При оценката — изключително във връзка с целите на настоящия регламент — следва да се разгледат също така съображения относно комбинациите от тежкотоварни превозни средства и други превозни средства, като се вземат предвид [...] масите и габаритите, приложими за транспорта на национално равнище, **например модулните и интермодалните концепции, като същевременно се прави оценка и на евентуалните аспекти, свързани с безопасността и ефикасността на транспорта, интермодалните, екологичните и инфраструктурните последици и ефекта на бумеранга, както и географското положение на държавите членки.**
- (35) С цел да се гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от тежкотоварните превозни средства остават представителни и актуални, в настоящия регламент следва да се включат изменения на Регламент (ЕО) № 595/2009 и законодателството за прилагането му, което има отражение върху тези стойности. За целта на Комисията следва да се предоставят правомощия да установи методика за определяне на представително тежкотоварно превозно средство за всяка подгрупа превозни средства, което да се използва като основа за оценка на промените на специфичните емисии на CO₂.
- (36) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, изпълнителните правомощия, посочени в член 8, параграф 3, член 9, параграф 3, член 11, параграф 3 и член 12, параграф 2, следва да се предоставят на Комисията. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶.

¹⁶ 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).

- (37) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията с цел да изменя или допълва несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент — за коригиране на еталонните емисии на CO₂ [...] и за изменение на приложенията [...] към настоящия регламент по отношение на някои технически параметри, в т.ч. тегловните коефициенти на профилите на движение, полезния товар, годишния пробег и корекционните коефициенти за полезен товар. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹⁷ По-специално, за да се гарантира равностойно участие в изготвянето на делегирани актове, 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.
- (38) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради неговия обхват и последици могат да бъдат постигнати по-добре 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, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

¹⁷ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1 *Предмет и цел*

С оглед Съюзът да може да изпълни целта си през 2030 г. емисиите на парникови газове в секторите, попадащи в обхвата на член 2 от Регламент (ЕС) 2018/842, да намалеят с 30 % спрямо равнищата от 2005 г., както и за да се постигнат целите по Парижкото споразумение и да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, с настоящия регламент се определят стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, така че специфичните емисии на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства в Съюза да намалеят спрямо еталонните емисии на CO₂, както следва:

- а) За периодите за докладване от годината 2025 нататък — с 15%;
- б) За периодите за докладване за годината 2030 и след нея — най-малко с 30%, ако бъде потвърдено в съответствие с прегледа, предвиден в член 13.

Еталонните емисии на CO₂ се определят въз основа на данните от мониторинга [...], които се докладват съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 за периода от 1 юли 2019 г. до 30 юни 2020 г., наричан по-нататък „референтния период“, с изключение на специализираните превозни средства, и се изчисляват в съответствие с точка 3 от приложение I.

Член 2 *Приложно поле*

1. Настоящият регламент се прилага за нови превозни средства от категории N2 и N3 със следните характеристики:
 - а) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
 - б) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 6x2;

- в) влекачи с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
- г) влекачи с конфигурация на осите 6x2.

За целите на член 5 и приложение I, точка 2.3 настоящият регламент се прилага също така за [...] превозни средства от категория N, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) № 510/2011 и не притежават характеристиките, посочени в букви а) — г).

Посочените по-горе категории превозни средства се отнасят до категориите превозни средства, определени в приложение II от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁸.

2. За целите на настоящия регламент превозните средства, посочени в параграф 1, се считат за нови тежкотоварни превозни средства през даден 12-месечен период, считано от 1 юли, ако са регистрирани за пръв път в Съюза през съответния период и преди това не са били регистрирани извън Съюза.

Предишна регистрация извън Съюза не се взема предвид, ако е извършена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.

3. Посредством актове за изпълнение Комисията приема специална процедура за идентифициране на превозните средства, които са сертифицирани като специализирани превозни средства съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му, но не са регистрирани като такива, и прилага корекции по отношение на годишните средни специфични емисии на CO₂ на даден производител, с оглед да се вземат предвид тези превозни средства, считано от периода за докладване за годината 2021 и за всеки следващ период за докладване. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

¹⁸ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

Член 3 Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „еталонни емисии на CO₂“ означава средните специфични емисии за референтния период, посочен в член 1, на всички нови тежкотоварни превозни средства във всяка подгрупа на превозното средство, с изключение на специализираните превозни средства, определени в съответствие с приложение I, точка 3;
- б) „специфични емисии“ означава емисиите на CO₂ от отделно тежкотоварно превозно средство, определени в съответствие с приложение I, точка 2.1;
- ба) „период за докладване за годината Y“ означава периодът от 1 юли на годината Y до 30 юни на годината Y+1;
- в) „средни специфични емисии“ означава средната стойност на специфичните емисии от новите тежкотоварни превозни средства на даден производител през даден период за докладване, определени в съответствие с приложение I, точка 2.7;
- г) „цел за специфични емисии“ означава целта за даден производител, изразена в g/tkm, която се определя всяка година за предходния период за докладване в съответствие с приложение I, точка 4;
- д) „несъчленен товарен автомобил“ означава товарен автомобил, който не е проектиран или конструиран да тегли полуремарке;
- е) „влекач“ означава влекач, който е проектиран и конструиран изключително или главно да тегли полуремаркета;
- ж) „подгрупа на превозното средство“ означава група превозни средства, определена в приложение I, точка 1, които имат общи характеристики и отличителен набор технически критерии, които са от значение за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво;

- з) „специализирано превозно средство“ означава тежкотоварно превозно средство, [...] чиито емисии на CO₂ и разход на гориво са определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане само за профили на движение, различни от посочените в точка 2.1 от приложение I към настоящия регламент;
- и) „производител“ означава лицето или организацията, които отговарят за подаването на данните относно новите тежкотоварни превозни средства в съответствие с член 5 от Регламент (ЕС) 2018/956, или — за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии — лицето или организацията, които носят отговорност пред органа по одобряването за всички аспекти, свързани с процедурата за ЕО одобряване на типа на цяло превозно средство или за индивидуално одобряване в съответствие с Директива 2007/46/ЕО, както и за осигуряване на съответствието на производството;
- й) „тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии“ означава тежкотоварно превозно средство без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя по-малко от 1 g CO₂/kWh, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, или по-малко от 1 g CO₂/km, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за неговото прилагане;
- к) „тежкотоварно превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е с нулеви емисии и чиито специфични емисии на CO₂ са по-малко от 350 g CO₂/km, като количеството е определено съгласно приложение I, точка 2.1;
- л) „профил на движение“ означава съчетание от целева скорост, стойност на полезния товар, конфигурация на каросерията или на ремаркетото и други параметри, ако е приложимо, което отразява специфичната употреба на превозното средство и въз основа на което се определят официалните емисии на CO₂ и разходът на гориво за тежкотоварно превозно средство;
- м) „целева скорост“ означава описанието на скоростта на превозното средство, която водачът иска да достигне или до която е ограничен от условията на движението, като функция от разстоянието, изминато по време на пътуването;
- н) „полезен товар“ означава теглото на стоките или лицата, пренасяни от превозното средство при различни условия.

Член 4
Средни специфични емисии на производителя

От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, средните специфични емисии на CO₂ в g/tkm за всеки производител за предходния период за докладване, като взема предвид следното:

- а) данните, докладвани съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през предходния период за докладване, с изключение на специализираните превозни средства;
- б) коефициента за нулеви и ниски емисии, определен в съответствие с член 5.

Средните специфични емисии се изчисляват в съответствие с приложение I, точка 2.7.

Член 5
Тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии

1. От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, коефициента за нулеви и ниски емисии, посочен в член 4, буква б), за всеки производител за предходния период за докладване.

С коефициента за нулеви и ниски емисии се отчитат броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя и емисиите на CO₂ от тях през даден период за докладване, в т.ч. превозните средства с нулеви емисии от категориите, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, както и специализираните превозни средства с нулеви и ниски емисии.

Коефициентът за нулеви и ниски емисии се изчислява в съответствие с приложение I, точка 2.3.

2. За целите на параграф 1 броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии се определя, както следва:
- а) тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии се брои за 2 превозни средства;
 - б) тежкотоварно превозно средство с ниски емисии се брои до 2 превозни средства в зависимост от функция на специфичните му емисии на CO₂ и праговата стойност за емисиите от 350 g CO₂/km.
3. Коефициентът за нулеви и ниски емисии трябва да намалява средните специфични емисии на производителя най-много с 3 %. При изчисляването на коефициента приносът на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от категориите, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, трябва да намалява средните специфични емисии на производителя най-много с 1,5 %.

Член 6

[...] Специфична цел за емисии на производителя

От 1 юли 2026 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, цел за специфичните емисии за всеки производител за предходния период за докладване. Целта за специфичните емисии представлява сумата от произведенията на следните стойности за всички подгрупи превозни средства:

- а) целта за намаляване на емисиите на CO₂, посочена в член 1, буква а) или б), според случая;
- б) еталонните стойности на емисиите на CO₂;
- в) дела на превозните средства на производителя във всяка подгрупа превозни средства;
- г) тегловните коефициенти за пробег и полезен товар, приложими за всяка подгрупа.

Целта за специфичните емисии се изчислява в съответствие с приложение I, точка 4.

Член 7
Кредити и дългове за емисии

1. За да се определи дали даден производител изпълнява своите цели за специфичните емисии през периодите за докладване 2025 — 2029 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, които представляват броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през даден период за докладване, с изключение на специализираните превозни средства, умножен по разликата между:
- а) траекторията за намаляване на емисиите на CO₂, посочена в параграф 2, и средните специфични емисии на производителя, ако разликата е положителна („кредити за емисии“);
 - б) средните специфични емисии на производителя и неговата цел за специфичните емисии, ако разликата е положителна („дългове за емисии“).

Кредити за емисии се придобиват през периодите на докладване 2019 — 2029 г. Кредитите, придобити през периодите за докладване 2019 — 2024 г. обаче, се вземат предвид, за да се определи само дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии [...] само за периода за докладване 2025 г.

Дългове за емисии се придобиват през периодите за докладване 2025 — 2029 г., но общата им стойност не може да надвишава 5 % от целта за специфичните емисии на производителя през периода за докладване 2025 г., умножена по броя на тежкотоварните превозни средства на производителя през същия период („пределна стойност на дълговете за емисии“).

Кредитите и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване 2025 — 2028 г., ако има такива, се пренасят от един период за докладване в следващия до периода за докладване 2029 г., когато всички останали дългове за емисии се прихващат.

2. Траекторията за намаляване на емисиите на CO₂ [...] се определя за всеки производител в съответствие с приложение I, точка 5.1, на базата на линейна траектория между еталонните емисии на CO₂, посочени в параграф 1, втора алинея, и целта за [...] периода за докладване 2025 г., посочена в същия член, буква а), първа алинея, и между целта за [...] периода за докладване 2025 г. и целта, приложима от периода за докладване 2030 г. нататък.

Член 8

Изпълнение на целите за специфичните емисии

1. Ако бъде установено, че през даден период за докладване от 2025 г. нататък даден производител има извънредно количество емисии в съответствие с параграф 2, Комисията начислява такса за извънредно количество емисии в съответствие със следната формула:
- (такса за извънредно количество емисии) = (извънредното количество емисии x 6800 EUR/gCO₂/tkm).
2. Приема се, че производителят има извънредно количество емисии, във всеки от следните случаи:
- а) през даден период за докладване от 2025 до 2028 г. — ако сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е по-голяма от пределната стойност на дълговете за емисии, посочена в член 7, параграф 1;
 - б) през периода за докладване 2029 г. — ако сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е по-голяма от нула;
 - в) от периода за докладване 2030 г. нататък — ако средните специфични емисии на производителя надвишават целта му за специфичните емисии.

Извънредното количество емисии през даден период за докладване се изчислява в съответствие с приложение I, точка 6.

3. Посредством актове за изпълнение Комисията определя начина 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 14, параграф 2.

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

Член 9

Проверка на данните от мониторинга

1. Органите по одобряването незабавно съобщават на Комисията за отклонения в емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства в експлоатация спрямо стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или в досието на клиента, установени вследствие на проверките, извършени в съответствие с процедурата по [член 5, параграф 4, буква л)] от Регламент (ЕО) № 595/2009.
2. Комисията взема предвид тези отклонения при изчисляването на средните специфични емисии на производителя.
3. Посредством актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно процедурите за съобщаване на такива отклонения и за отчитането им при изчисляването на средните специфични емисии. Тези [...] актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Член 9а

Оценка на еталонните емисии на CO₂

Посредством актове за изпълнение Комисията приема процедура за оценяване и, ако е приложимо, коригиране на еталонните емисии на CO₂, за да се гарантира тяхната представителност като основа за изчисляването на общите цели за емисиите на CO₂ за превозните средства в ЕС. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Член 10

Публикуване на данни и показатели на производителите

1. Посредством актове за изпълнение, които се приемат до 30 април всяка година, Комисията публикува списък, в който се посочват:
 - а) от 1 юли 2020 г. нататък — средните специфични емисии на CO₂ за всеки производител през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 4;
 - б) от 1 юли 2020 г. нататък — коефициента за нулеви и ниски емисии за всеки производител през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 5;
 - в) от 1 юли 2026 г. нататък — целта за специфичните емисии за всеки производител за предходния период за докладване съгласно посоченото в член 6;
 - г) от 1 юли 2020 г. до 30 юни 2031 г. — траекторията за намаляване на емисиите на CO₂ за всеки производител, неговите кредити за емисии, и от 1 юли 2026 г. нататък — дълговете му за емисии през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 7;
 - д) от 1 юли 2026 г. нататък — извънредното количество емисии за всеки производител за предходния период за докладване съгласно посоченото в член 8;
 - е) от 1 юли 2020 г. нататък — средната стойност на специфичните емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза през предходния период за докладване.

При публикуването му към 30 април 2021 г. списъкът съдържа еталонните емисии на CO₂ съгласно посоченото в член 1.

2. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 15 с цел да се коригират еталонните емисии на CO₂, посочени в параграф 1 от настоящия член, при спазване на следните условия:

- а) когато тегловните коефициенти за профила на движение или стойностите на полезния товар са били коригирани в съответствие с член 12, параграф 1, буква б) или буква в), съгласно процедурата, посочена в приложение II, точка 1;
- б) когато в съответствие с член 12, параграф 2 [...] са били определени корекционни коефициенти, като прилага тези корекционни коефициенти за еталонните емисии на CO₂.

Комисията публикува коригираните стойности на еталонните емисии на CO₂ и ги прилага при изчисляването на целите за специфични емисии на производителя, приложими през периодите за докладване, започващи от датата на прилагане на делегираните актове, с които се коригират посочените стойности.

Член 11

Емисии на CO₂ и разход на гориво в реални условия

1. Комисията наблюдава и оценява реалната представителност на стойностите за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво, определени в рамките на Регламент (ЕС) № 595/2009. Тя взема мерки обществеността да бъде информирана за развитието на представителността им във времето.
2. За тази цел Комисията гарантира, че най-малкото следните параметри, свързани с емисиите на CO₂ и потреблението на енергия от тежкотоварните превозни средства в реални условия, се предоставят редовно на Комисията, считано от 1 януари 2021 г., от производителите, националните органи или чрез пряко предаване на данни от превозните средства, в зависимост от случая:
 - а) идентификационен номер на превозното средство;
 - б) потребление на гориво и/или електрическа енергия;
 - в) общо изминато разстояние;

г) полезен товар;

д) за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане, потреблението на гориво и електроенергия и изминатото разстояние, разпределени върху различните режими на движение.

Комисията обработва получените данни, за да създаде анонимен и обобщен набор от данни за целите на параграф 1. Идентификационните номера на превозното средство се използват само за целите на обработка на данни и не се съхраняват по-дълго, отколкото това е необходимо за тази цел.

3. Посредством актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно процедурата за събиране и обработка на данните, посочени в параграф [...] 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Член 12 *Корекции в приложения I и II*

1. С цел да се гарантира, че използваните технически параметри за изчисляването на средните специфични емисии на производителя съгласно член 4 и на целите за специфичните емисии съгласно член 6 са съобразени с техническия напредък и с развитието на логистиката за превоз на товари, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 15 за изменение на следните разпоредби, посочени в приложения I и II:
- а) вписванията за вид на кабината и мощност на двигателя в приложение I, таблица 1, и определенията за „кабина със спално отделение“ и „дневна кабина“ към същата таблица;
 - б) тегловните коефициенти за профилите на движение в приложение I, таблица 2;
 - в) стойностите за полезния товар в приложение I, таблица 3, и корекционните коефициенти за полезния товар в приложение II, таблица 1;
 - г) стойностите за годишния пробег в приложение I, таблица 4.

2. При изменения на процедурите за одобряване на типа, установени с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му чрез изменения, различни от предвидените в параграф 1, буква б) и буква в), вследствие на които емисиите на CO₂ от представителните превозни средства, определени съгласно настоящия параграф, намаляват или се увеличават с повече от 5 g CO₂/km, Комисията в съответствие с член 10, параграф 2, буква б) коригира еталонните емисии на CO₂, посочени в член 10, параграф 1, като корекцията се изчислява в съответствие с формулата, посочена в приложение II, точка 2.
3. Посредством актове за изпълнение [...] Комисията въвежда методика за определяне на едно или няколко представителни превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, в т.ч. статистическите им тежести, въз основа на които се определя корекцията, посочена в параграф 2 от настоящия член, като взема предвид данните от мониторинга, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956, и техническите характеристики на превозните средства, посочени в член 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Член 13

Преглед и доклад

До 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно ефективността на настоящия регламент, целта за намаляване на емисиите на CO₂, приложима от 2030 г.[...], определянето на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от други видове тежкотоварни превозни средства, включително ремаркета, и въвеждането на задължителни цели за намаляване на емисиите за 2035 г. и за 2040 г. и за годините след тях за тежкотоварните превозни средства. Докладът съдържа също така оценка на ефективността на условията, по-специално по отношение на системата за кредити за CO₂ и дали е целесъобразно прилагането на тези условия да продължи през 2030 г. и след нея. Освен това в доклада се прави оценка на условията по отношение на превозните средства с нулеви и ниски емисии, [...] като се отчитат целите, заложи в Директива 2009/33/ЕО¹⁹, [...] с оглед на заменянето, от 2025 г. нататък, на системата на извънредни кредити, предвидена в член 5, с насърчителен механизъм, основан на подходящи показатели за годишната продажба на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии. Ако е целесъобразно, въпросната оценка се придружава от предложение за изменение на настоящия регламент.

¹⁹ Директива 2009/33/ЕО за екологично чисти превозни средства, изменена с Директива .../.../ЕС.

Член 14
Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по изменение на климата, създаден с Регламент (ЕС) 2018/... [относно управлението]. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
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.

Член 15
Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 2 и член 12, параграф 1, се предоставя на Комисията за [...] срок от [...] пет години, 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 продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10, параграф 2 и член 12, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество [...].
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 2 и член 12, параграф 1, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 16
Изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009

[...] Член 5, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 595/2009 се изменя, както следва:

а) буква д) се заменя със следното:

„д) емисии на CO₂, разход на гориво, консумация на електроенергия и пробег в режим на електрическо задвижване;“

б) добавят се следните букви л) и м):

„л) процедура за проверка дали, въз основа на подходящи и представителни извадки, регистрираните и въведени в употреба превозни средства отговарят на стойностите за емисиите на CO₂, разхода на гориво, консумацията на електроенергия и пробега в режим на електрическо задвижване, определени в съответствие с настоящия регламент и мерките за неговото прилагане;

м) извършваните на борда на превозното средство измерване и запис на разхода на гориво и консумацията на електроенергия на моторните превозни средства и на полезния товар и изминатите километри на моторните превозни средства и ремаркетата.“

Член 16а

Изменение на Регламент (ЕС) 2018/956 (мониторинг и докладване за ТПС)

Регламент (ЕС) 2018/956 се изменя, както следва:

(а) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, посочени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 595/2009 и [регламента за стандартите за емисиите на CO₂ от ТПС].“

б) Член 4, параграф 1 се заменя със следното:

„1. Считано от 1 януари 2019 г., държавите членки осъществяват мониторинг на данните, посочени в приложение I, част А, отнасящи се до новите тежкотоварни превозни средства, регистрирани за първи път в Съюза.

До 30 септември всяка година, считано от 2020 г., компетентните органи на държавите членки докладват тези данни за предходния период за отчитане от 1 юли до 30 юни на Комисията в съответствие с процедурата за докладване, изложена в приложение II.

Що се отнася до 2019 г., данните, докладвани на 30 септември 2020 г., включват данните, обект на мониторинг от 1 януари 2019 г. до 30 юни 2020 г.

Данните за новите тежкотоварни превозни средства, които са били регистрирани преди това извън Съюза, не подлежат на мониторинг и докладване освен когато тази регистрация е направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.“

в) Член 5, параграф 1 се заменя със следното:

„1. Считано от началните години, посочени в приложение I, част Б, точка 1, производителите на тежкотоварни превозни средства извършват за всяко ново тежкотоварно превозно средство мониторинг на данните, посочени в приложение I, част Б, точка 2.

До 30 септември всяка година, считано от началните години, посочени в приложение I, част Б, точка 1, производителите на тежкотоварни превозни средства докладват тези данни на Комисията за всяко ново тежкотоварно превозно средство, като посочват симулационна дата от предходния период за докладване от 1 юли до 30 юни, в съответствие с процедурата за докладване, предвидена в приложение II.

Що се отнася до 2019 г., производителите докладват данните за всяко ново тежкотоварно превозно средство със симулационна дата от периода от 1 януари 2019 г. до 30 юни 2020 г.

Симулационната дата е датата, съобщена съгласно приложение I, част Б, точка 2, графа 71.“

г) Член 10, параграф 1 се заменя със следното:

„1. До 30 април всяка година Комисията публикува годишен доклад с анализ на данните за предходния период за докладване, представени от държавите членки и производителите.“

д) Точка 3.2 от приложение II се заменя със следното:

„3.2. Считано от 2021 г., данните, отнасящи се до тежкотоварните превозни средства, регистрирани през предходния период за докладване и вписани в регистъра, се публикуват до 30 април всяка година с изключение на данните, посочени в член 6, параграф 1.“

Член 16б

Изменение на Регламент (ЕО) № 661/2009

Регламент (ЕО) № 661/2009 се изменя както следва:

а) в член 1 се добавя следният параграф 4:

„4. за одобряването на типа на нови превозни средства от категория О по отношение на техните екологични показатели.“

б) в член 14, параграф 3 се добавят следните букви в) и г):

„в) мерки за оценка на експлоатационните характеристики на превозните средства от категория О, що се отнася до тяхното въздействие върху емисиите на CO₂, разхода на гориво, консумацията на електроенергия и пробег в режим на електрическо задвижване на моторните превозни средства.

г) **технически изисквания за** извършваните на борда на превозното средство измерване и запис на полезния товар на превозните средства от категория О.“

Член 17
Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Изчисляване на средната стойност на специфичните емисии, на цelta за средни специфични емисии и на извънредното количество емисии

1. Подгрупи превозни средства

Всяко ново тежкотоварно превозно средство се разпределя в една от подгрупите, определени в таблица 1, в съответствие с посочените в таблицата условия.

Таблица 1 – Подгрупи превозни средства (sg)

Тежкотоварни превозни средства	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Подгрупа на превозното средство (sg)
Несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар > 16 тона	Всички	<170 kW	4-UD
	Дневна кабина	≥170 kW	4-RD
	Кабина със спално отделение	≥170 kW и <265 kW	
	Кабина със спално отделение	≥265 kW	4-LH
Несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 6x2	Дневна кабина	Всички	9-RD
	Кабина със спално отделение		9-LH
Влекачи с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар > 16 тона	Дневна кабина	Всички	5-RD
	Кабина със спално отделение	< 265 kW	
	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	5-LH
Влекачи с конфигурация на осите 6x2	Дневна кабина	Всички	10-RD
	Кабина със спално отделение		10-LH

„Кабина със спално отделение“ означава вид кабина с отделение зад седалката на водача, предназначено да се използва за спане, обявена в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

„Дневна кабина“ означава вид кабина, която не е кабина със спално отделение.

Ако ново тежкотоварно превозно средство не може да бъде разпределено в подгрупа превозни средства, тъй като няма информация за вида на кабината или мощността на двигателя, то се разпределя в подгрупата за дълги разстояния (LH) в зависимост от вида на шасито (несъчленен товарен автомобил или влекач) и конфигурацията на осите (4x2 или 6x2).

Ако ново тежкотоварно превозно средство е разпределено в подгрупа 4-UD, но няма данни за емисиите на CO₂ в g/km за профилите на движение UDL или UDR, определени в точка 2.1, таблица 2, то се разпределя в подгрупа 4-RD.

2. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА СРЕДНИТЕ СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

2.1. Изчисляване на специфичните емисии на CO₂ от ново тежкотоварно превозно средство

Специфичните емисии в g/km (CO_{2v}) от новото тежкотоварно превозно средство *v*, разпределено в подгрупата *sg*, се изчисляват по следната формула:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

където

$\sum mp$ е сумата за всички профили на движението *mp*, посочени в таблица 2;

sg е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство *v*, съгласно раздел 1 от настоящото приложение;

$W_{sg,mp}$ е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в таблица 2,

$CO_{2v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km от новото тежкотоварно превозно средство *v*, определени за съответния профил на движението *mp* и докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

Специфичните емисии на CO₂ от тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии са 0 g CO₂/km.

Специфичните емисии на CO₂ от специализирано превозно средство се определят като средната стойност на емисиите на CO₂ в g/km, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

Таблица 2 — Тегловни коефициенти за профила на движение ($W_{sg,mp}$)

Подгрупа на превозното средство (<i>sg</i>)	Профил на движение ¹ (<i>mp</i>)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Определения за профила на движение

RDL	Малък полезен товар при регионални курсове
RDR	Представителен полезен товар при регионални курсове
LHL	Малък полезен товар на дълги разстояния
LHR	Представителен полезен товар на дълги разстояния
UDL	Малък полезен товар при градски курсове
UDR	Представителен полезен товар при градски курсове
REL	Малък полезен товар при регионални курсове (EMC)
RER	Представителен полезен товар при регионални курсове (EMC)
LEL	Малък полезен товар на дълги разстояния (EMC)
LER	Представителен полезен товар на дълги разстояния (EMC)

2.2. Средни специфични емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства в дадена подгрупа — за производител

За всеки производител и за всеки период за докладване средните специфични емисии на CO₂ в g/tkm ($avgCO2_{sg}$) от всички нови тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg се изчисляват, както следва:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

където

- $\sum v$ е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата sg , с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а);
- $CO2_v$ са специфичните емисии на CO₂ от новото тежкотоварно превозно средство v , определени съгласно точка 2.1;
- V_{sg} е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата sg , с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а);
- PL_{sg} е средният полезен товар на превозните средства в подгрупата sg , определен в точка 2.5.

2.3. Изчисляване на коефициента за нулеви и ниски емисии, посочен в член 5

За всеки производител и период за докладване посоченият в член 5 коефициент за нулеви и ниски емисии ($ZLEV$) се изчислява, както следва:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{като стойността му е най-малко } 0,97$$

където

- V е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а);
- V_{conv} е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а) и с изключение на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии;
- V_{zlev} е сумата от V_{in} и V_{out} ,

където

Σ_v

$e_{Vin} = \Sigma_v (1 + (1 - CO2_v/350))$ сумата за всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, притежаващи характеристиките, посочени в член 2, параграф 1, букви а) — г);

$CO2_v$ са специфичните емисии на CO_2 в g/km от тежкотоварното превозно средство с нулеви и ниски емисии v , определени съгласно точка 2.1.;

V_{out} е общият брой на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от категориите, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, умножен по 2, като стойността е най-много 1,5% от V_{conv} .

2.4. Изчисляване на дела на превозните средства на производителя в дадена подгрупа

За всеки производител и всеки период за докладване делът на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата $share_{sg}$ се изчислява, както следва:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

където

V_{sg} е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата sg , с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а);

V е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а);

2.5. Изчисляване на средните стойности на полезния товар за всички превозни средства в дадена подгрупа

Средната стойност на полезния товар PL_{sg} на превозно средство в подгрупата sg се изчислява, както следва:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

където

Σ_{mp} е сумата за всички профили на движение mp

$W_{sg,mp}$ е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в таблица 2, точка 2.1

$PL_{sg,mp}$ е стойността на полезния товар, определена в таблица 3 за превозните средства в подгрупата sg за съответния профил на движение mp .

Таблица 3 — Стойности на полезния товар $PL_{sg, mp}$ (в тонове)

Подгрупа на превозното средство sg	Профил на движение ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Вж. определенията за профил на движение в точка 2.1, таблица 2.

2.6. Изчисляване на тегловния коефициент за пробег и полезен товар

Тегловният коефициент за пробег и полезен товар (MPW_{sg}) на подгрупата sg се определя като произведение от годишния пробег, посочен в таблица 4, и стойността на полезния товар за подгрупата, посочен в точка 2.5, таблица 3, приведено към съответната стойност за подгрупа 5-LH, и се изчислява, както следва:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

където

AM_{sg} е годишният пробег за превозните средства в съответната подгрупа, посочен в таблица 4,

AM_{5-LH} е годишният пробег за подгрупа 5-LH, посочен в таблица 4,

PL_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.5,

PL_{5-LH} е средният полезен товар на превозните средства в подгрупа 5-LH, определен съгласно посоченото в точка 2.5.

Таблица 4 — Годишен пробег

Подгрупа на превозното средство <i>sg</i>	Годишен пробег AM_{sg} (в километри)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Изчисляване на средните специфични емисии на CO₂ на производителя в g/tkm, посочени в член 4

За всеки производител и за всеки период за докладване средните специфични емисии на CO₂ в g/tkm (*CO2*) се изчисляват, както следва:

$$CO2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

където

\sum_{sg} е сумата за всички подгрупи;

ZLEV се определя съгласно посоченото в точка 2.3,

share_{,sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4,

MPW_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.6,

avgCO2_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.2.

3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕТАЛОННИТЕ ЕМИСИИ НА CO₂, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 1

Еталонните емисии на CO₂ (*rCO2_{sg}*) се изчисляват за всяка подгрупа *sg* на базата на всички нови тежкотоварни превозни средства на всички производители през референтния период, както следва:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

където

\sum_v е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през референтния период в подгрупата *sg*, с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 1, втора алинея;

- $CO2_v$ са специфичните емисии на CO_2 от превозното средство v , определени в съответствие с точка 2.1 и ако е приложимо — коригирани в съответствие с приложение II,
- rV_{sg} е броят на всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през референтния период в подгрупата sg , с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 1, втора алинея,
- PL_{sg} е средният полезен товар на превозните средства в подгрупата sg , определен в точка 2.5.

4. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЦЕЛТА ЗА СРЕДНИ СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 6

За всеки производител и всеки период за докладване, от 1 юли 2025 г. нататък целта за специфични емисии T се изчислява, както следва:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

където

\sum_{sg} е сумата за всички подгрупи;

$share_{sg}$ се определя съгласно посоченото в раздел 2, точка 4,

MPW_{sg} се определя съгласно посоченото в раздел 2, точка 6;

rf е целта за намаляване на CO_2 (в %), приложима за конкретния период за докладване;

$rCO2_{sg}$ се определя съгласно посоченото в раздел 3.

5. КРЕДИТИ И ДЪЛГОВЕ ЗА ЕМИСИИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 7

5.1. Изчисляване на траекторията за намаляване на емисиите на CO_2 за кредити за емисии

За всеки производител и всеки период за докладване за годините Y от 2019 г. до 2030 г., траекторията за намаляване на емисиите на CO_2 (ET_Y) се определя, както следва:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

където

$\sum_{sg} (...)$ е сумата за всички подгрупи;

$share_{sg}$ се определя съгласно посоченото в раздел 2, точка 4,

MPW_{sg} се определя съгласно посоченото в раздел 2, точка 6;

$rCO2_{sg}$ се определя съгласно посоченото в раздел 3,

където

за периодите за докладване за годините Y от 2019 г. до 2025 г.:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

и за периодите за докладване за годините Y от 2026 г. до 2030 г.:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} и rf_{2030} са целите за намаляване на емисиите на CO_2 (в %), приложими за периодите за докладване за годините 2025 г. и 2030 г. [...] съответно.

5.2. Изчисляване на кредитите и дълговете за емисии през всеки период за докладване

За всеки производител и всеки период за докладване за годините Y от 2019 г. до 2029 г. кредитите за емисии (cCO_{2Y}) и дълговете за емисии (dCO_{2Y}) се изчисляват, както следва:

If $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{и}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Ако $CO_{2Y} > T_Y$ за годините 2025 г. до 2029 г.:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{и}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Във всички останали случаи за dCO_{2Y} и cCO_{2Y} се задава 0.

където

ET_Y е траекторията на емисиите на производителя през периода за докладване за годината Y , определена съгласно посоченото в точка 5.1;

CO_{2Y} е средната стойност на специфичните емисии през периода за докладване за годината Y , определена съгласно посоченото в точка 2.7;

T_Y е целта за специфичните емисии на производителя през периода за докладване за годината Y , определена съгласно посоченото в раздел 4;

V_Y е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване за годината Y , с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а).

5.3. Пределна стойност на дълговете за емисии

Пределната стойност на дълговете за емисии за всеки производител ($limCO_2$) се определя, както следва:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

където

T_{2025} е целта за специфичните емисии на производителя през периода за докладване за годината 2025 г., определена съгласно посоченото в раздел 4;

V_{2025} е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване за годината 2025 г., с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, буква а).

5.4. Кредити за емисии, придобити преди 2025 г.

Дълговете за емисии, придобити за периода за докладване за годината 2025 г., се намаляват със стойност ($redCO_2$), съответстваща на кредитите за емисии, придобити преди този период за докладване, което се определя за всеки производител, както следва:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

където

\min е най-малката от двете стойности, посочени в скобите,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ е сумата за периодите за докладване за годините Y от 2019 г. до 2024 г.;

dCO_{2025} са дълговете за емисии за периода за докладване за годината 2025 г., определени съгласно посоченото в точка 5.2;

cCO_{2Y} са кредитите за емисии за периода за докладване за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2.

6. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИЗВЪНРЕДНОТО КОЛИЧЕСТВО ЕМИСИИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 2

Ако стойността е положителна, за всеки производител и всеки период за докладване от годината 2025 г. нататък стойността на извънредното количество емисии ($exeCO_{2Y}$) се определя, както следва:

За периода за докладване за 2025 г.

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

За периодите за докладване за годините Y от 2026 г. до 2028 г.

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

За периода за докладване за 2029 г.

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

За периодите за докладване за годините Y от 2030 г. нататък

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

където

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ е сумата за периодите за докладване за годините Y от 2019 г. до 2025 г.;

$\sum_{I=2025}^Y$ е сумата за периодите за докладване за годините I от 2025 г. до годината Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ е сумата за периодите за докладване за годините J от 2025 г. до годината (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ е сумата за периодите за докладване за годините J от 2025 г. до 2028 г.;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ е сумата за периодите за докладване за годините I от 2025 г. до 2029 г.;

$dCO2_Y$ са дълговете за емисии за периода за докладване за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2;

$cCO2_Y$ са кредитите за емисии за периода за докладване за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2;

$limCO2$ е пределната стойност на дълговете за емисии, определена съгласно посоченото в точка 5.3,

$redCO2$ е намалението на дълговете за емисии за периода за докладване за годината 2025 г., определено съгласно посоченото в точка 5.4.

Във всички останали случаи за стойността на извънредното количество емисии $exeCO2_y$ се задава 0.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Процедури за корекция

1. КОРЕКЦИОННИ КОЕФИЦИЕНТИ ЗА ПОЛЕЗНИЯ ТОВАР, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 12, ПАРАГРАФ 1, БУКВА В)

При спазване на разпоредбите, посочени в член 10, параграф 2, буква а), за изчисляване на еталонните емисии на CO₂, посочени в член 1, се използват тегловните коефициенти за профила на движение и стойностите на полезния товар, приложими за периода за докладване, през който промените, посочени в член 12, параграф 1, буква в), влизат в сила за всички нови тежкотоварни превозни средства, а емисиите на CO₂ от тежкотоварното превозно средство v в g/km, определени за профила на движение mp съгласно точка 2.1, таблица 2 от приложение I, се коригират, както следва:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

където

sg е подгрупата, към която спада превозното средство v ;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ са специфичните емисии на CO₂ от превозното средство v в g/km, съгласно определеното при профила на движение mp въз основа на [...] данните от мониторинга за референтния период, които се докладват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956;

$PL(\underline{RP})_{sg, mp}$ е стойността на полезния товар, определена за превозното средство v в подгрупата sg при профила на движение mp за референтния период, в съответствие с точка 2.5, таблица 3 от приложение I, с цел да се установят [...] данните от мониторинга за референтния период, които се докладват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ е стойността на полезния товар, определена за превозните средства в подгрупата sg при профила на движение mp през периода за докладване, през който промените, посочени в член 12, параграф 1, буква в), влизат в сила за всички нови тежкотоварни превозни средства в съответствие с точка 2.5, таблица 3 от приложение I;

$PL_{sg, mp}$ е корекционният коефициент за полезния товар, определен в таблица 5.

Таблица 5 — Корекционни коефициенти за полезния товар $PLa_{sg,mp}$

$PLa_{sg,mp}$ (в 1/тонове)		Профили на движение mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Подгрупа на превозното средство sg	4-UD	0,026	не е	0,015	не е	0,026
	4-RD		приложимо		приложимо	
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

¹ Вж. определенията за профил на движението в раздел 2, точка 1 от приложение I.

2. КОРЕКЦИОННИ КОЕФИЦИЕНТИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 10, ПАРАГРАФ 2, БУКВА Б)

При спазване на разпоредбите, посочени в член 10, параграф 2, буква б), за изчисляване на еталонните емисии на CO_2 , посочени в член 1, се използват тегловните коефициенти за профила на движение и стойностите на полезния товар, приложими за периода за докладване, през който промените, посочени в член 12, параграф 1, буква в), влизат в сила за всички нови тежкотоварни превозни средства, а емисиите на CO_2 от тежкотоварното превозно средство v в g/km , определени за профила на движение mp съгласно точка 2.1 от приложение I, се коригират, както следва:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2[...]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

където

\sum_r е сумата за всички представителни превозни средства r за подгрупа sg ;

sg е подгрупата, към която спада превозното средство v ;

$s_{r,sg}$ е статистическата тежест на представителното превозно средство r е подгрупата sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ са специфичните емисии на CO_2 от превозното средство v в g/km , съгласно определеното при профила на движение mp въз основа на [...] данните от мониторинга за референтния период, които се докладват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ са специфичните емисии на CO_2 от представителното превозно средство r в g/km, съгласно определеното при профила на движение mp в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане през референтния период, през който е определен $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2r,mp}$ са специфичните емисии на CO_2 от представителното превозно средство r , съгласно определеното при профила на движение mp в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане през периода за докладване, когато за всички нови тежкотоварни превозни средства влизат в сила промените, посочени в член 12, параграф 2.

Представителното превозно средство се определя в съответствие с методиката, посочена в член 12, параграф 3.
