



**ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ**

**ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ**

**СЪВЕТ**

Брюксел, 14 май 2024 г.  
(OR. en)

2023/0042 (COD)  
LEX 2351

PE-CONS 29/1/24  
REV 1

CLIMA 66  
ENV 166  
TRANS 65  
MI 162  
CODEC 461

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/1242 ОТНОСНО  
ОПРЕДЕЛЯНЕТО НА ПО-СТРОГИ СТАНДАРТИ ЗА ЕМИСИИТЕ НА CO<sub>2</sub>  
ОТ НОВИ ТЕЖКОТОВАРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ВКЛЮЧВАНЕТО  
НА ЗАДЪЛЖЕНИЯТА ЗА ДОКЛАДВАНЕ, ЗА ИЗМЕНЕНИЕ  
НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/858 И ЗА ОТМЯНА НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/956**

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/...**  
**НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от 14 май 2024 година**

**за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242**  
**относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub>**  
**от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията**  
**за докладване, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858**  
**и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956**

**(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<sup>1</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С 349, 29.9.2023 г., стр. 134.

<sup>2</sup> Позиция на Европейския парламент от 10 април 2024 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 7 май 2024 г.

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложиени в Парижкото споразумение<sup>3</sup>, прието на 12 декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК). Изключително тежките последствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза, както и агресивната война на Русия срещу Украйна, доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.
- (2) Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение и уязвими групи, като например домакинствата и хората с ниски доходи, възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

---

<sup>3</sup> ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

- (3) След приемането от Европейския парламент и Съвета на всички съществени елементи на законодателния пакет „Подготвени за цел 55“, както е предложен от Комисията през юли 2021 г., през октомври 2023 г. Съюзът представи актуализиран национално определен принос (НОП) на Съюза и неговите държави членки на РКООНИК, като потвърди, че Съюзът ще намали нетните си емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г.
- (4) С приемането на Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup> Съюзът заложи в законодателен акт на Съюза целта за постигане на неутралност по отношение на климата в цялата икономика на територията на Съюза най-късно до 2050 г., както и целта за постигане на отрицателни емисии след това. Освен това с посочения регламент се въведе и обвързваща цел на Съюза за вътрешно намаляване на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. (след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55% спрямо равнищата от 1990 г. В него също така се определя рамката за определянето на междинни цели на Съюза в областта на климата и за публикуването на прогнозния индикативен бюджет на Съюза за парниковите газове за периода 2030–2050 г.

---

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

- (5) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт. В съобщението си от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ Комисията определя пътна карта за устойчиво и интелигентно бъдеще за европейския транспорт с план за действие за постигането на целта за намаляване с 90% на емисиите от транспортния сектор до 2050 г. На тежкотоварните превозни средства понастоящем се дължат повече от една четвърт от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт в Съюза и над 6% от общите емисии на парникови газове в Съюза.
- (6) Законодателният пакет „Подготвени за цел 55“ има за цел да изпълни целта за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. Той обхваща редица области на политиката. Преразглеждането на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup> е неразделна част от този законодателен пакет.
- (7) В своето съобщение от 18 май 2022 г., озаглавено „Планът REPowerEU“, Комисията очерта план Съюзът да стане независим от руските изкопаеми горива много преди края на настоящото десетилетие. В това съобщение се подчертава значението, наред с другото, на по-нататъшното повишаване на ефективността и на намаляването на потреблението на изкопаеми горива в транспортния сектор, където електрификацията може да бъде съчетана с използването на водород от неизкопаеми енергоизточници, който да замени изкопаемите горива.

---

<sup>5</sup> Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

- (8) За да се допринесе за намаляване до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% спрямо равнищата от 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления на емисиите след 2030 г. за сектора на тежкотоварните превозни средства, за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.
- (9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на ползвателите и гражданите, що се отнася до качеството на въздуха и икономииите на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост и на свързаните с тях висококачествени работни места. Понастоящем тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават.

- (10) Следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за новите тежкотоварни превозни средства от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза, да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин, да се даде необходимият сигнал за ускоряване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в целия Съюз, да се гарантира дългосрочната конкурентоспособност на промишлеността на Съюза на световния пазар и да се допринесе за намаляването на оперативните разходи за транспортните дружества, като същевременно се гарантира, че Съюзът изпълнява своите цели в областта на климата, както и целта си за намаляване на замърсяването на въздуха.
- (11) Замърсяването на въздуха е особено сериозен проблем в градовете, който засяга здравето на милиони европейски граждани. Транспортът е един от основните източници на замърсяване на въздуха в градовете. Ускореното въвеждане на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии чрез по-строги изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> ще допринесе за облекчаване на проблема със замърсяването на въздуха в градовете.

(12) Съобщението на Комисията от 5 май 2021 г., озаглавено „Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяването на Европа“, има за цел постигането на съвместно създаване на пътища за зелен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В пътя за преход се обръща специално внимание на малките и средните предприятия във веригата за доставки на автомобилната промишленост и на консултациите, включително от страна на държавите членки, със социалните партньори. Използва се и Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход, както и механизмът за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на пътя за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват Социалния фонд за климата, създаден с Регламент (ЕС) 2023/955 на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup> (наричан по-нататък „Социалният фонд за климата“), за да подпомагат микропредприятията при закупуването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. Следва да се обръща специално внимание и на въздействието, което този преход ще окаже върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) по веригата на доставки. Съобщението на Комисията от 1 февруари 2023 г., озаглавено „Промислен план на Зеления пакт за ерата на нулеви нетни емисии“, има за цел повишаването на конкурентоспособността на европейската промишленост с нулеви нетни емисии и подпомагането на бързия преход към неутралност по отношение на климата.

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) 2023/955 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за създаване на Социален фонд за климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2021/1060 (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 1).

Този план цели осигуряването на по-благоприятни рамкови условия за разширяването на производствените мощности на Съюза за технологии и продукти с нулеви нетни емисии, необходими за постигане на амбициозните цели на Съюза в областта на климата. Достъпът до обучение и преквалификация в множество сектори, които трябва да преминат през основни промени, включително секторите на тежкотоварните превозни средства и на презареждането с гориво и зареждането с електроенергия, е от ключово значение за един социално справедлив и ефективен преход. Инвестициите в уменията, необходими за ефективен преход, са колективна отговорност. Служителите и търсещите работа лица следва да имат достъп до възможности за преквалификация и повишаване на квалификацията и участието им в тези учебни дейности следва да бъде подкрепяно. Държавите членки се насърчават да увеличават инвестициите в преквалификация и повишаване на квалификацията, както и да набелязват и анализират прогнозираните промени на пазара на труда.

- (13) Заедно с инициативите за ускоряване на преминаването към по-устойчиви видове транспорт, укрепването на изискванията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства и разгръщането на необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво ще играят ключова роля за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от сектора на тежкотоварните превозни средства. Целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, определени в настоящия регламент, биват допълвани от изискванията за инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, посочени в Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup>. Финансирането от Съюза играе важна роля за разгръщането на инфраструктурата на национално равнище. Разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия на тежкотоварни електрически превозни средства е еднакво важно и за частните обекти, които не са достъпни за обществеността, като например в частни депа и логистични центрове, които осигуряват зареждане през нощта и на мястото на местоназначение. Държавите членки следва да обмислят предприемането на мерки в контекста на установяването на своите преразгледани национални рамки за политиката, за да се гарантира, че е осигурена подходяща инфраструктура за зареждане на тежкотоварни електрически превозни средства през нощта и на мястото на местоназначение. Целесъобразно е също така да се разгледа, с оглед на евентуални инфраструктурни ограничения в трети държави, въздействието на настоящия регламент върху възможността регистрираните в държава членка нови тежкотоварни превозни средства да се движат извън Съюза.

---

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1).

- (14) През 2015 г. след приемането на Директива № 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>8</sup> Комисията създаде Форум за устойчив транспорт (наричан по-нататък „Форумът“). Форумът подпомага Комисията при изпълнението на дейностите и програмите на Съюза, насочени към насърчаване на разгръщането на устойчива инфраструктура за алтернативни горива. След приемането на настоящия регламент Комисията ще гарантира, че Форумът подкрепя ефективното и рентабилното разгръщане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, необходима за изпълнение на повишените изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства, и че той предоставя информация за прегледа, посочен в член 24, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2023/1804, така че целите, определени в посочения регламент, да бъдат приведени в съответствие с амбицията на настоящия регламент.
- (15) Преходът към неутралност по отношение на климата изисква значителни инвестиции в електроенергийната мрежа, включително повишена преносна способност, устойчивост и съхранение, както и допълнителни връзки. С оглед на целите за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства, установени с настоящия регламент, делът на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии в общия автомобилен парк от тежкотоварни превозни средства по пътищата, както и консумацията на електроенергия в сектора, ще останат ограничени. Поради това съответното въздействие върху електроенергийната мрежа също ще остане ограничено.

---

<sup>8</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).

- (16) Въпреки че по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> ще ускорят навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, значителна част от общия автомобилен парк от тежкотоварни превозни средства по пътищата ще останат превозни средства с двигатели с вътрешно горене. За да може тази част от автомобилния парк да допринесе за постигането на целите на Съюза в областта на климата, от съществено значение са по-нататъшните иновации и ускореното внедряване на устойчиви възобновяеми горива. Съществуващите политики и правни инструменти на Съюза, по-специално Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup> и схемата на ЕС за търговия с емисии, създадена с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>10</sup>, ще насърчават декарбонизацията на транспортните горива с цел постепенно премахване на изкопаемите горива. Комисията следва да продължи да разработва съгласувана рамка от стимули за биогорива от ново поколение, биогаз и възобновяеми горива от небиологичен произход. С тази рамка следва да бъдат преодолявани пречките пред навлизането и предлагането по всеобхватен начин, като се вземе предвид търсенето във всички икономически сектори, в контекста на общите усилия за постигане на целите на Съюза в областта на климата. Въз основа на целите за биометана, съдържащи се в плана RePowerEU, Комисията следва също така да разгледа въпроса как разрастването на производството на биометан в Съюза може да допринесе за декарбонизацията на икономиката, включително на транспортния сектор.
- (17) След консултации със заинтересованите страни Комисията ще направи оценка в рамките на една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент на ролята на методологията за регистрация на тежкотоварни превозни средства, работещи изключително с неутрални по отношение на CO<sub>2</sub> горива, в съответствие с правото на Съюза и с целта на Съюза за неутралност по отношение на климата.

---

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

<sup>10</sup> Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

- (18) На производителите следва да продължи да се осигурява достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове от тежкотоварни превозни средства във времето, за да се управлява преходът към тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин. Поради това е целесъобразно да се запази подходът с укрепващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.
- (19) Поради разнородната структура на общия автомобилен парк от тежкотоварни превозни средства не е възможно да се предвиди напълно дали технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии от отработили газове е жизнеспособен избор за всички специфични видове употреба. Това би могло да включва тежкотоварни превозни средства за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Тези превозни средства следва да съставляват ограничен дял от общия парк от тежкотоварни превозни средства. В прегледа си на Регламент (ЕС) 2019/1242 Комисията следва да направи оценка на възможността за прилагане на мерките за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тези превозни средства.
- (20) За своите процедури за възлагане на обществени поръчки, попадащи в обхвата на настоящия регламент, възлагащите органи и възложителите настоятелно се насърчават да използват критерий за възлагане или техническа спецификация, който се отнася до дела на продуктите от офертите с произход от държави, които не са страна по Споразумение на Световната търговска организация за държавните поръчки (СДП) и които не са сключили споразумение за свободна търговия, съдържащо правила за възлагане на обществени поръчки, със Съюза. Тези критерии ще играят важна роля за насърчаване на доставките на градски автобуси с нулеви емисии от европейската промишленост, за гарантиране на устойчиви и издръжливи вериги на доставки за градските автобуси и за укрепване на сигурността на доставките в рамките на Съюза.

- (21) Възлагащите органи и възложителите се насърчават да използват критерий за екологична устойчивост като критерий за възлагане или техническа спецификация за своите процедури за възлагане на обществени поръчки, обхванати от настоящия регламент. Без да се засягат законодателните актове на Съюза, приложими за конкретна технология, включително Регламент (ЕС) 2023/1542 на Европейския парламент и на Съвета<sup>11</sup> и Регламент (ЕС) 2024/... на Европейския парламент и на Съвета<sup>12+</sup> и, при оценката на екологичната устойчивост на градските автобуси, възлагани въз основа на настоящия регламент, следва да е възможно възлагащите органи и възложителите да вземат предвид различни елементи, оказващи въздействие върху климата и околната среда. Тези елементи могат да включват например: дълготрайността и надеждността на решението, лесното извършване на ремонт и поддръжка, лесното рециклиране и неговото качество, употребата на вещества, консумацията на енергия, вода и други ресурси на един или повече етапи от жизнения цикъл на продукта, включването на използвани компоненти, отпечатъка и въздействието на продукта върху околната среда през целия му жизнен цикъл и количеството генерирани отпадъци.
- (22) С по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от целия автомобилен парк в Съюза от 2030 г. нататък производителите ще трябва да внедрят значително повече тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии вече няма да изпълнява първоначалната си цел и ще изложи на риск ефективността на Регламент (ЕС) 2019/1242. Поради това този механизъм за стимулиране следва да се премахне, считано от 2030 г.

---

<sup>11</sup> Регламент (ЕС) 2023/1542 на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2023 г. за батериите и негодните за употреба батерии, за изменение на Директива 2008/98/ЕО и Регламент (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на Директива 2006/66/ЕО (ОВ L 191, 28.7.2023 г., стр. 1).

<sup>12</sup> ОВ L, ..., ELI: ... .

+ ОВ: Моля въведете номера и датата.

- (23) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> да бъдат насочвани към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че по този начин би се увеличила значително административната тежест, без да носи пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> следва да се запазят като приход в общия бюджет на Европейския съюз в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242.
- (24) Предметът на Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде разширен, за да обхване и задълженията за мониторинг и докладване, които са включени в Регламент (ЕС) 2019/1242 посредством настоящия регламент.
- (25) Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде изменен, за да има същия обхват като Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>.
- (26) Емисиите на CO<sub>2</sub> за тежкотоварни превозни средства, които не попадат в обхвата на законодателството на Съюза за одобряване на типа на превозните средства, като например селскостопанските и горските трактори, превозните средства, проектирани и конструирани за използване за целите на националната отбрана, включително използване от въоръжените сили, и верижните превозни средства, не се определят. Следователно за тези превозни средства не се изисква да отговарят на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, определени в настоящия регламент.

---

<sup>13</sup> Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1).

(27) За да не се възпира доброволното одобряване на типа на тежкотоварни превозни средства, които са проектирани и конструирани или приспособени за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби и силите, отговорни за поддържането на обществения ред, или службите за спешна медицински помощ, което би имало отрицателни последици за безопасността и околната среда, тези превозни средства, които са получили одобряване на типа на доброволен принцип, също следва да бъдат освободени от задължението за постигане на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, определени в настоящия регламент, освен ако производителят не поиска това. Държавите членки следва също така да имат правото да освобождават тежкотоварни превозни средства от задължението за постигане на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, предвидени в настоящия регламент, когато тези тежкотоварни превозни средства не са специално проектирани, но са регистрирани за употреба от службите за гражданска защита, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред или службите за спешна медицинска помощ, като например обикновени автобуси, използвани за превоз на полицията или въоръжените сили, като потвърдят, че такова освобождаване би било в обществен интерес. Държавите членки следва също така да имат право да освобождават превозните средства, регистрирани за въоръжените сили, от настоящия регламент в неговата цялост.

(28) Тъй като за някои подгрупи тежкотоварни превозни средства, които са от одобрен тип,, но за които целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> все още не са определени по технически причини, за тези тежкотоварни превозни средства не се изисква да отговарят на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, определени в настоящия регламент. Примери за такива превозни средства са превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои тежкотоварни превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели, както и други тежкотоварни превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като тежкотоварни превозни средства с повече от четири оси или с повече от две задвижвани оси, малки автобуси с технически допустимата максимална маса (TPMLM) по-малка или равна на 7,5 тона, и малки товарни автомобили с TPMLM по-малка или равна на 5 тона. Комисията следва да проучи целесъобразността на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> от малки товарни автомобили с TPMLM по-малка или равна на 5 тона в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията<sup>14</sup> (симулации с Инструмент за изчисляване на консумацията на енергия на превозното средство или симулации VECTO), като се взема предвид Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> 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 CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на тежки 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).

<sup>15</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 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).

- (29) Следва да бъдат въведени някои определения, за да се хармонизира терминологията на Регламент (ЕС) 2019/1242 с тази на законодателството на Съюза за одобряване на типа на превозните средства, по-специално Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета<sup>16</sup> и Регламент (ЕС) 2017/2400.
- (30) За целите на прехвърлянето на тежкотоварни превозни средства между производителите, въведено с настоящия регламент, и за въвеждане на освобождаване за производителите, произвеждащи малък брой тежкотоварни превозни средства, към Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се добави определение на понятието „група свързани производители“. Това определение следва по същество да следва терминологията, използвана в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup> за лекотоварните превозни средства.
- (31) По отношение на определянето на задълженията на отделните производители, целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от целия автомобилен парк от нови тежкотоварни превозни средства в Съюза следва да бъдат преобразувани в конкретни цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за подгрупите превозни средства, определени въз основа на техническите характеристики на тежкотоварните превозни средства, от които те са съставени.

---

<sup>16</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ЕО) (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

- (32) Тъй като емисиите на CO<sub>2</sub>, свързани с ремаркетата, оказват силно въздействие върху общите емисии на CO<sub>2</sub> и консумацията на енергия на тежкотоварните моторни превозни средства, следва да бъдат определени и цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, определени за ремаркетата.
- (33) Емисиите на CO<sub>2</sub> от специализирани превозни средства, като превозни средства за превоз на битови отпадъци, самосвали или бетоновози вече са сертифицирани по VECTO и те се наблюдават и се докладват от производителите на превозни средства и от държавите членки. Емисиите на CO<sub>2</sub> от специализирани превозни средства съставляват приблизително 2% от емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства и приблизително 4% от продажбите. Тъй като специализираните превозни средства работят най-вече в градове, те имат също така имат въздействие върху качеството на градския въздух. Следователно специализираните превозни средства следва да бъдат освободени до 2029 г. от изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите. За периода 2030—2034 г. за това изчисление следва да се отчитат само специализираните превозни средства с нулеви емисии. От 2035 г. всички специализирани превозни средства следва да се отчитат за това изчисление.
- (34) За да се улесни разработването и да се даде възможност за широко разпространение на ремаркета, оборудвани с технология за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, е наложително бързо да се актуализира и разшири рамката за одобряване на тази технология, по-специално за електрифицираните ремаркета, чрез изменение на Регламент (ЕС) 2018/858.
- (35) През 2022 г. градските автобуси с нулеви емисии вече представляваха около една четвърт от всички градски автобуси, продавани в Съюза, като някои държави членки достигнаха много по-високи дялове. Поради техническата готовност на градските автобуси и необходимостта от подобряване на качеството на въздуха в градовете следва да се определи задължителен минимален дял на нови градски автобуси с нулеви емисии.

- (36) Задължителният минимален дял градски автобуси с нулеви емисии следва да отговаря на обществената потребност от достъпен обществен транспорт, включително в селските райони. Увеличеното предлагане на градски автобуси с нулеви емисии, произтичащо от такъв задължителен минимален дял, следва да има положително въздействие върху разходите за закупуване, както по отношение на първоначалната закупна цена, така и по отношение на общите разходи за собственост на градски автобуси с нулеви емисии, отразяващи икономии на изкопаеми горива в резултат на експлоатацията на такива градски автобуси. Съвместното възлагане на обществени поръчки за градски автобуси, които се основават на платформата „Чисти автобуси за Европа“, може да намали още повече разходите за закупуване на такива автобуси, а Социалният фонд за климата би могъл да се използва от държавите членки за подкрепа на уязвимите граждани с намалени или безплатни билети или абонаменти за обществен транспорт. И накрая, за регионалните автобуси и автобусите за пътуване на дълги разстояния, включително за транспорта в селските райони, продължават да се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за тежкотоварните превозни средства. Подкрепата от Социалния фонд за климата би могла да отговори на специфичните нужди на селските райони и да предотврати транспортната бедност, както е определена в член 2, точка 2 от Регламент (ЕС) 2023/955, чрез осигуряване на достъп до обществен транспорт на достъпни цени. Комисията следва също така да обмисли допълнителни подходящи мерки за увеличаване на търсенето на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии от страна на публичните органи, за да се подпомогне постигането на целта на Съюза за неутралност по отношение на климата.
- (37) Тъй като за целите на съответствието следва да се вземат предвид търговските, а не юридическите лица, на икономически свързаните производители следва да бъде разрешено в определени граници да прехвърлят тежкотоварни превозни средства помежду си за целите на отчитането на тези тежкотоварни превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242.

- (38) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти.
- (39) Преоборудването към превозни средства с нулеви емисии се състои в преобразуване на двигател с вътрешно горене или превозно средство с такъв двигател в превозно средство с нулеви емисии. То носи ползи за околната среда, които произтичат от избягване на производството на нови части и свързаната с тях употреба на материали. То носи и икономически ползи, свързани с повишената достъпност на превозните средства и потенциала за създаване на работни места. Навлизането на пазара на тежкотоварни превозни средства, които са преоборудвани към тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, обаче е възпрепятствано от липсата на хармонизирани технически и административни правила за тяхното одобряване. Поради това Комисията следва да разгледа необходимостта от възможни инициативи за насърчаване на разработването на такива хармонизирани правила.
- (40) Мерките за увеличаване на дела на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, притежавани или наемани от оператори на големи автомобилни паркове, ще спомогнат за увеличаване на продажбите на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и за ускоряване на прехода към автомобилен транспорт с нулеви емисии. Ето защо Комисията следва да анализира потенциалната необходимост и въздействие на инициативите за увеличаване на дела на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, притежавани или наемани от оператори на големи автомобилни паркове.

- (41) За да се избегнат непропорционално високи разходи за привеждане в съответствие и за да се намали административната тежест, производителите, които произвеждат малко на брой тежкотоварни превозни средства, следва, при отговаряне на определени правни изисквания, да бъдат освободени от задължението за спазване на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тъй като от тях все още се изисква да спазват задълженията за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242, за тези производители съществува подходящ механизъм за контрол.
- (42) Действието на съществуващата система за многогодишни кредити и дългове за емисии следва да бъде удължено до 2039 г., тъй като целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> продължават да се засилват и за периода след 2030 г. до 2040 г. и изискват ориентирано към бъдещето техническо развитие на производителите през този период. Въпреки това производителите следва да изчистят всички останали дългове за емисии през 2029, 2034 и 2039 г. Кредитите за емисии следва да изтичат автоматично, когато не са били използвани в рамките на 7 години от придобиването им.
- (43) В Регламент (ЕС) 2019/1242 следва ясно да се посочи за всяка категория превозни средства кой е производителят, на когото следва да бъде приписано тежкотоварното превозно средство, като по този начин специално се вземат предвид различните конфигурации за тежкотоварни превозни средства от категория М.
- (44) Правилата за проверка на докладваните данни от мониторинга следва също така да обхващат потенциалната последваща корекция на грешки в данните и начина, по който Комисията следва да процедира с тези корекции за изпълнение на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от целия автомобилен парк в Съюза.

- (45) Оценката на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> следва да бъде изменена, за да обхване и подгрупите превозни средства, включени наскоро в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/1242.
- (46) Мониторингът и докладването от страна на производителите и държавите членки е съществена предпоставка за прилагането на Регламент (ЕС) 2019/1242. Инкорпорирането на Регламент (ЕС) 2018/956 в Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да доведе до полезни взаимовръзки и да даде възможност за тълкуване на разпоредбите, което взема предвид целите на двата регламента.
- (47) При инкорпорирането на разпоредбите за мониторинг и докладване на Регламент (ЕС) 2018/956 в Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се използва възможността за леко изменение на тези разпоредби с оглед на опита, натрупан от първите два цикъла на докладване съгласно Регламент (ЕС) 2018/956.
- (48) Като се има предвид фактът, че определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> вече няма да се извършва само от производителите, задължението за докладване на емисиите на CO<sub>2</sub> и на други технически данни за тежкотоварните превозни средства следва да се разшири извън производителите, така че да включва и субектите, които извършват това определяне съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията<sup>18</sup>. Данните, които трябва да се докладват, следва да включват файла с протоколите на производителя.

---

<sup>18</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията от 1 август 2022 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на експлоатационните характеристики на тежкотоварни ремаркета и тяхното въздействие върху емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, консумацията на енергия и пробегът с нулеви емисии на моторните превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 (ОВ L 205, 5.8.2022 г., стр. 145).

- (49) На Комисията следва да бъде разрешено да взема предвид техническия прогрес, развитието на логистиката на товарния транспорт, например особено тежките състави от превозни средства, използвани в някои държави членки, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на нормативните актове за одобряване на типа, за да се гарантира, че изискванията за данни и процедурата за мониторинг и докладване продължават да бъдат актуални с течение на времето за оценка на приноса на парка от тежкотоварни превозни средства за целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, да се гарантира наличието на данни за новите и напредналите технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и за резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия, както и да се гарантира, че диапазоните на стойностите на въздушното съпротивление продължават да бъдат от значение за целите на информацията и съпоставимостта, и да се допълнят разпоредбите относно административните глоби.

(50) Поради тези причини на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на критериите, които определят подгрупи превозни средства, включително чрез добавяне на подгрупи за товарни автомобили за изключително тежък състав (ЕНС), и които определят специализирани превозни средства, и критериите за експлоатационния обхват на различните технологии силово предаване, списъка и масата на профилите на движение, полезния товар, броя на пътниците, масата на пътниците, технически допустимия максимален полезен товар, технически допустимия максимален брой пътници и обема на отделението за багаж на подгрупите превозни средства и стойностите на годишния пробег, за изменение на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията, що се отнася до посочването на данните, които трябва да се докладват от държавите членки за мониторинга на резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия, за изменение на обхвата на стойностите на въздушното съпротивление и за определяне на критериите, изчисляването и метода за събиране на административните глоби, наложени на производителите. 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 от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

- (51) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Регламент (ЕС) 2019/1242, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка с процедурите за одобряване на типа и във връзка с общите технически спецификации, по отношение на техническата и отворена оперативна съвместимост между инфраструктурата за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво и градските автобуси по отношение на физическите връзки и обмена на съобщения. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>.
- (52) Регламент (ЕС) 2018/956 следва да бъде отменен с преходни разпоредби, които позволяват текущият към момента на влизане в сила на настоящия регламент период за докладване да бъде приключен съгласно правилата, приложими в началото на този период за докладване, включително цялата обработка на събраните данни. Съответно настоящият регламент следва да се прилага от началото на следващия период за докладване.

---

<sup>19</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).

- (53) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно насърчаване на намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> по разходоефективен и икономически ефективен начин, съизмерим с целта за намаляване на нетните емисии на парникови газове в цялата икономика до 2030 г. чрез изменени цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за тежкотоварни превозни средства, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците могат да бъдат по-добре постигнати 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 тези цели.
- (54) Поради това регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕС) 2019/1242 следва да бъдат съответно изменени,

**ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

*Член 1*  
*Изменения на Регламент (ЕС) 2019/1242*

Регламент (ЕС) 2019/1242 се изменя, както следва:

1) член 1 се заменя със следното:

*„Член 1*

*Предмет и цели*

1. Настоящият регламент определя стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови тежкотоварни превозни средства. Тези стандарти допринасят за постигането на целта на Съюза за неутралност по отношение на климата и междинните цели на Съюза в областта на климата, определени в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета\*, целите на държавите членки за намаляване на техните емисии на парникови газове, определени в Регламент (ЕС) 2023/857 на Европейския парламент и на Съвета\*\*, и целите на Парижкото споразумение, както и за гарантиране на правилното функциониране на вътрешния пазар.

2. С настоящия регламент се определят и изисквания за докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза.

---

\* Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

\*\* Регламент (ЕС) 2023/857 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2018/842 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 на Регламент (ЕС) 2018/1999 (ОВ L 111, 26.4.2023 г., стр. 1).“

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящият регламент се прилага за нови превозни средства, които са получили одобряване на типа или индивидуално одобряване на типа съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, или които са посочени в член 2, параграф 3 от същия регламент, и които спадат към някоя от следните категории превозни средства:

а) M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>;

- б) N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, при условие че превозните средства не попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/631;
- в) O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>.

За целите на настоящия регламент превозните средства, посочени в първата алинея, букви а), б) и в), се наричат „тежкотоварни превозни средства“. Превозните средства, попадащи в обхвата на първа алинея, буква а) или б), се наричат тежкотоварни моторни превозни средства.

Категориите превозни средства, посочени в настоящия регламент, се отнасят до категориите превозни средства, определени в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/858 и в приложение I към него.“;

- б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. За целите на настоящия регламент тежкотоварните превозни средства се считат за нови тежкотоварни превозни средства през даден период за докладване, ако са регистрирани за първи път в Съюза през съответния период за докладване и преди това не са били регистрирани извън Съюза.

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

„Настоящият регламент не се прилага за тежкотоварни превозни средства, които са регистрирани за първи път за период, не по-дълъг от един месец, и които са регистрирани единствено с цел прехвърляне към държава извън Съюза.“

3) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следното:

„1) „еталонни емисии на CO<sub>2</sub>“ означава средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> за референтния период на всички нови тежкотоварни превозни средства във всяка подгрупа превозни средства, с изключение на специализираните превозни средства, определени в съответствие с приложение I, точка 3;“;

б) вмъкват се следните точки:

„3а) „период за докладване“ означава периодът от 1 юли на дадена година до 30 юни на следващата година;

3б) „референтен период“ означава период за докладване от дадена година, по отношение на който регулаторните задължения за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за дадена подгрупа превозни средства са посочени в настоящия регламент;“;

в) точка 5 се заменя със следното:

„5) „цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>“ означава целта за емисии на CO<sub>2</sub> за даден производител, която се определя всяка година за предходния период за докладване в съответствие с приложение I, точка 4;“;

г) точка 9 се заменя със следното:

„9) „специализирано превозно средство“ означава тежкотоварно превозно средство, предназначено за използване за специфични дейности, което според информацията в сертификата му за съответствие, докладвана от държавите членки, отговаря на критериите, определени в точка 1.2 от приложение I;“;

д) точка 10 се заменя със следното:

„10) „производител“ означава лицето или органа, на което са приписани регистрираните в даден период превозни средства в съответствие с член 7а“;

е) вмъква се следната точка:

„10а) „докладващ субект“ означава субект, който отговаря за докладването на данни на Комисията;“;

ж) точка 11 се заменя със следното:

„11) „тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии“ означава всяко от следните превозни средства:

- а) тежкотоварно моторно превозно средство без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя не повече от 3 g CO<sub>2</sub>/(tkm) или 1 g CO<sub>2</sub>/(pkm), както е определено в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- б) тежкотоварно превозно средство без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя не повече от 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, или не повече от 1 g CO<sub>2</sub>/km, както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета\* и мерките за неговото прилагане, при условие че емисиите на CO<sub>2</sub> не са определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400;

- в) ремарке, оборудвано с устройство, което активно поддържа задвижването му, и това ремарке няма двигател с вътрешно горене или има двигател с вътрешно горене, който отделя по-малко от 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане или в съответствие с Правило (ЕО) № 49 на ИКЕ на ООН.“;

---

\* Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).“;

- з) точка 12 се заменя със следното:

„12) „тежкотоварно превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е с нулеви емисии и чиито специфични емисии на CO<sub>2</sub> са по-малко от половината от еталонните емисии на CO<sub>2</sub> от всички превозни средства от съответната подгрупа превозни средства, към която принадлежи тежкотоварното превозно средство, като количеството е определено съгласно приложение I, точка 2.3.4;“;

- и) добавят се следните точки:

„16) „първично превозно средство“ означава първично превозно средство, както е определено в член 3, точка 22 от Регламент (ЕС) 2017/2400;

- 17) „първично превозно средство на тежкотоварно превозно средство“ означава първично превозно средство, за симулацията на което е определена обща каросерия, съответстваща на действителната каросерия на тежкотоварното превозно средство по отношение на конфигурацията на неговия под (нисък/висок), на неговите етажи (едноетажен/двуетажен) и на всякакви други параметри, според случая;
- 18) „напълно комплектовано превозно средство“ означава „напълно комплектовано превозно средство“, както е определено в член 3, точка 26 от Регламент (ЕС) 2018/858;
- 19) „комплектовано превозно средство“ означава „комплектовано превозно средство“, както е определено в член 3, точка 27 от Регламент (ЕС) 2018/858;
- 20) „превозно средство с повишена проходимост“ означава „превозно средство с повишена проходимост“, както е определено в част А, точка 2.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;
- 21) „превозно средство със специално предназначение“ превозно средство със специално предназначение, както е определено в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858;
- 22) „превозно средство със специално предназначение и повишена проходимост“ означава превозно средство със специално предназначение и повишена проходимост, както е определено в част А, точка 2.3.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;
- 23) „сертификат за съответствие“ означава сертификат за съответствие, както е определен в член 3, точка 5 от Регламент (ЕС) 2018/858;

- 24) „договори за обществени поръчки“ в контекста на процедурите за възлагане на обществени поръчки и освен ако не е посочено друго, означава „договор за обществена поръчка“ съгласно определението в член 2, параграф 1, точка 5 от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\*, „поръчки за доставка, строителство и услуги“ съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\*\*, както и „концесии“ съгласно определението в член 5, точка 1 от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\*\*\*“;
- 25) „товарен автомобил за изключително тежък състав“ или „товарен автомобил ЕНС“ означава тежкотоварно превозно средство от категория N<sub>3</sub>, подходящо за използване в състав от превозни средства и отговарящо на всички изброени по-долу критерии за проектиране и конструиране:
- а) имащо три или повече оси;
  - б) с номинална мощност на двигателя най-малко 400 kW;

- в) проектирано с технически допустима максимална маса (TPMLM) на състава от повече от 60 тона;

- 
- \* Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).
  - \*\* Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).
  - \*\*\* Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).“;

- й) добавят се следните параграфи:

„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:
  - і) право да упражнява повече от половината от правата на глас;

- ii) право 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 дейността на предприятието;
- б) предприятия, които пряко или косвено имат правата, посочени в буква а), по отношение на производителя;
  - в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено има правата, посочени в буква а);
  - 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 правата, посочени в буква а);
  - д) предприятия, в които правата, посочени в буква а), се притежават съвместно от производителя или едно или повече от свързаните с него предприятия, посочени в букви а) – г), и едно или повече трети лица.“;

4) Вмъкват се следните членове:

*„Член 3а*

*Цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>*

1. Средните емисии на CO<sub>2</sub> на парка от нови тежкотоварни моторни превозни средства в Съюза, различни от превозните средства със специално предназначение, превозните средства с повишена проходимост и превозните средства със специално предназначение и повишена проходимост се намаляват със следните процентни стойности в сравнение със средните емисии на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2019 г.:
  - а) с 15 % за подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH за периодите за докладване за годините 2025 – 2029;
  - б) с 45% за всички подгрупи превозни средства, различни от специализирани превозни средства, за периодите за докладване за годините 2030 – 2034;
  - в) с 65% за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2035 – 2039;
  - г) с 90% за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за 2040 г. и след това.
2. Подгрупите превозни средства допринасят за постигането на тези цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, посочени в параграф 1, в съответствие с точка 4.3 от приложение I.

3. Емисиите на CO<sub>2</sub>, свързани с парка от нови ремаркета в Съюза, се намаляват в съответствие с точка 4.3 от приложение I.
4. Независимо от член 2, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/2400, за одобрените тежкотоварни превозни средства, попадащи в обхвата на член 2, параграф 3, първа алинея, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/858, не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, определени в параграфи 1 – 3 от настоящия член, освен ако производителят не избере да включи тези тежкотоварни превозни средства в изчислението на своите специфични емисии и цели за емисиите на CO<sub>2</sub> при докладването на тези тежкотоварни превозни средства в съответствие с част Б от приложение IV към настоящия регламент.
5. За тежкотоварни превозни средства, различни от посочените в параграф 4, които са регистрирани за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби, службите, отговорни за поддържането на обществения ред, или службите за спешна медицинска помощ, не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, предвидени в параграфи 1 – 3, при условие че държавата членка посочи това в процеса на регистрация и докладване, като по този начин потвърди в данните, докладвани в съответствие с част А от приложение IV, че задачите на дадено тежкотоварно превозно средство не могат да бъдат изпълнявани в същата степен от тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира тежкотоварно превозно средство с двигател с вътрешно горене за изпълняването на тези задачи.

Тежкотоварните превозни средства, регистрирани за използване от въоръжените сили, не подлежат на изискванията на настоящия регламент, ако държава членка реши да не докладва за тях в съответствие с част А от приложение IV.

### *Член 3б*

#### *Допълнителни мерки в подкрепа на прехода*

#### *към тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза*

До 30 юни 2025 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който се разглежда необходимостта от улесняване на навлизането на пазара на Съюза на тежкотоварни превозни средства, които са преоборудвани в тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, включително чрез хармонизирани правила. Този доклад съдържа анализ на вариантите и тяхното въздействие. Когато е целесъобразно, анализът се придружава от законодателна инициатива или друго действие.

### *Член 3в*

#### *Допълнителни мерки в подкрепа на търсенето*

#### *на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза*

До 30 юни 2027 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад с анализ на потенциалната необходимост и въздействието на инициативите за увеличаване на дела на тежкотоварните моторни превозни средства с нулеви емисии, притежавани или наети от оператори на големи автомобилни паркове. В този доклад Комисията разглежда възможните варианти за повишаване на внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, притежавани или наети от оператори на големи автомобилни паркове.

## Член 3г

### Цел за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии за градски автобуси

1. За тежкотоварните превозни средства, посочени в четвърта колона на таблицата в точка 4.2 от приложение I (наричани по-нататък „градски автобуси“), производителите се съобразяват с 90-процентовите и 100-процентовите минимални дялове тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства в съответствие с точка 4.3.2 от приложение I.
2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя общите технически спецификации, включително стандартите, по отношение на техническата и отворена оперативна съвместимост между инфраструктурата за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво и градските автобуси, по отношение на физическите връзки и обмяна на съобщения.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент с определянето на общи технически спецификации, включително стандарти, относно безопасното и сигурно споделяне и използване на данните, генерирани във връзка с използването на градски автобуси.

### *Член 3д*

#### *Гарантиране на устойчиви и издръжливи вериги на доставки*

##### *за градски автобуси посредством процедура за възлагане на обществени поръчки*

1. Възлагащите органи и възложителите възлагат обществени поръчки за доставки за покупка, лизинг, наем или покупка на изплащане на нови градски автобуси с нулеви емисии, както и обществени поръчки за услуги, чийто основен предмет е използването на такива градски автобуси, въз основа на икономически най-изгодната оферта, която включва най-доброто съотношение цена/качество.
2. Възлагащите органи и възложителите използват най-малко два от следните критерии като технически спецификации или като критерии за възлагане, най-малко един от които се отнася до приноса на офертата за сигурността на доставките, както е определено в букви а)–г), в зависимост от пазарната ситуация и в съответствие с Директива 2014/23/ЕС, Директива 2014/24/ЕС или Директива 2014/25/ЕС и приложимото секторно законодателство, както и с международните ангажименти на Съюза, включително Споразумение на Световната търговска организация за държавните поръчки (СДП) и други международни споразумения, от които Съюзът е обвързан:
  - а) съотношението на продуктите от офертите с произход от трети държави, определено в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета\*; този критерий се прилага само за продукти от оферти с произход от държави, които не са страни по СДП и които не са сключили споразумение за свободна търговия, включващо правила за възлагане на обществени поръчки, със Съюза;

- б) сегашното и очакваното бъдещо наличие на основни резервни части за функционирането на оборудването, което е предмет на търга;
- в) ангажимент от страна на оферента, че евентуалните промени във веригата му на доставки по време на изпълнението на поръчката няма да окажат неблагоприятно въздействие върху изпълнението на поръчката;
- г) сертификати или документация, с които се доказва, че организацията на веригата за доставки на оферента му позволява да изпълни изискването за сигурност на доставките;
- д) екологична устойчивост, надхвърляща минималните изисквания, предвидени в приложимите нормативни актове на Съюза.

Първа алинея не възпрепятства възлагащите органи и възложителите да прилагат допълнителни критерии.

3. Ако приносът на офертата за сигурността на доставките се използва като критерий за възлагане, той се определя с тежест между 15 и 40 % от критериите за възлагане.

---

\* Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1).“

5) В член 4, първа алинея се заменя със следното:

„От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> в g/tkm за всеки производител за предходния период за докладване, като взема предвид следното:

- а) данните, докладвани за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през предходния период за докладване;
- б) коефициента за нулеви и ниски емисии, определен в съответствие с член 5, и
- в) през периодите за докладване за годините 2030—2034 – новите специализирани превозни средства с нулеви емисии, попадащи в обхвата на точка 1.1.1 от приложение I.“

б) Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване до периода за докладване за 2029 г. Комисията определя коефициента за нулеви и ниски емисии за всеки производител за предходния период за докладване.

Коефициентът за нулеви и ниски емисии отчита броя и емисиите на CO<sub>2</sub> на всички тежкотоварни превозни средства от категория N с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на производителя.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. За периодите за докладване от 2025 г. до 2029 г. коефициентът за нулеви и ниски емисии се определя въз основа на базова стойност за сравнение 2 % в съответствие с приложение I, точка 2.3.2.“;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Коефициентът за нулеви и ниски емисии намалява средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> производителя най-много с 3%. Приносът към този коефициент на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от категория N, различни от тези в подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD или 10-LH, намалява средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя с най-много 1,5%.“

7) Член 6 се заменя със следното:

*„Член 6*

*Специфични цели за емисиите на CO<sub>2</sub> на производителя*

За периода за докладване за 2025 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител за предходния период за докладване. Целта се определя в съответствие с приложение I, точка 4.1.“

8) Вмъкват се следните членове:

*„Член 6а*

*Прехвърляне на тежкотоварни превозни средства между производителите*

1. За целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите в съответствие с член 4 и точка 2.2 от приложение I, отделни тежкотоварни превозни средства могат да бъдат прехвърляни между производителите при изпълнението на следните условия:
  - а) за всички прехвърляния: искането е подадено съвместно от прехвърлящия и приемащия производител;
  - б) за прехвърлянето на тежкотоварни превозни средства, различни от тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, прехвърлящият и приемащият производител принадлежат към група свързани производители;
  - в) за прехвърлянето на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии между производители, които не принадлежат към група свързани производители, броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, прехвърлени на даден производител, не надвишава 5% от всички негови нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през даден период за докладване.

Производителите изпращат на Комисията исканията за прехвърляне, като използват предоставените от Комисията електронни инструменти.

2. Когато Комисията прецени, че условията за прехвърляне са изпълнени, тя не взема предвид прехвърленото тежкотоварно превозно средство при изчисляването на съответните стойности за прехвърлящия производител, а го взема предвид при изчисляването на съответните стойности за приемащия производител.

*Член 6б*

*Освобождаване на производителите,*

*произвеждащи нови тежкотоварни превозни средства*

1. Ако даден производител регистрира през даден период за докладване по-малко от 100 нови тежкотоварни превозни средства, за средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> съгласно предвиденото в член 4 и в точка 2.7 от приложение I, а също и за целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub> съгласно предвиденото в член 6 и в точка 4.1 от приложение I, се задава стойност „0“ за този период за докладване.
2. Когато се прилага параграф 1 от настоящия член, стойностите на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на целите за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> не се включват в публикацията на данни по член 11 за съответните производители и периоди за докладване.
3. Освобождаването, предвидено в параграф 1, не се прилага през даден период за докладване в който и да било от следните случаи:
  - а) ако производителят поиска това;
  - б) ако производителят поиска прехвърляне на тежкотоварни превозни средства в съответствие с член 6а;

- в) ако производителят е част от група свързани производители, които колективно са регистрирали повече от 100 тежкотоварни превозни средства през дадения период за докладване, или е част от група свързани производители, която включва производител, за който се прилага буква а) или буква б).
4. Производителите, които не са част от група по смисъла на параграф 3, буква в), информират Комисията, ако са регистрирали по-малко от 100 тежкотоварни превозни средства през даден период за докладване.
5. Производителите, за които не се прилага освобождаването по параграф 1, информират Комисията през всеки период за докладване за всички свои свързани предприятия, за които се прилага освобождаването.
6. Производителите информират Комисията за целите на параграфи 4 и 5, като използват предоставените от Комисията електронни инструменти.“
- 9) Член 7 се изменя, както следва:
- а) в параграф 1, първа алинея въвеждащото изречение се заменя със следното:
- „За да се определи дали даден производител изпълнява своите цели за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> през периодите за докладване за годините 2025—2039 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, определени в съответствие с приложение I, точка 5, които съответстват на броя на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през даден период за докладване, умножен по:“;

- б) в параграф 1 втора алинея „2029“ се заменя с „2039“;
- в) в параграф 1 трета алинея се заменя със следното:

„Дълговете за емисии се придобиват през периодите за докладване за годините 2025—2039 г. Общата стойност на дълговете за емисии на производителя не надвишава обаче 5 % от целта за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на производителя, умножена по броя на тежкотоварните превозни средства на производителя през същия период („пределна стойност на дълговете за емисии“).“;

- г) в параграф 1 четвърта алинея се заменя със следното:

„Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2029 г., 2034 г. и 2039 г. Кредитите за емисии се вземат предвид за целите на определянето на това дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> единствено през който и да е от периодите за докладване от седемте години след периода за докладване, през който са били придобити.

д) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Траекториите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> се определят за всеки производител в съответствие с приложение I, точка 5.1.2, въз основа на следните линейни траектории:

- а) между еталонните емисии на CO<sub>2</sub> и целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2025 г. или 2030 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, букви а) и б);
- б) между целта по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2025 г. и целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2030 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, буква б);
- в) между целта по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2030 г. и целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2035 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, буква в); и
- г) между целта по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2035 г. и целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2040 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, буква г).“

10) Вмъкват се следните членове:

*„Член 7а*

*Приписване на тежкотоварни превозни средства на производител*

При изчисляване на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в член 4 и на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в член 6, тежкотоварните превозни средства, регистрирани през даден период за докладване, се приписват на следните производители:

- а) тежкотоварните превозни средства от категория N – на производителя на превозното средство, определен в член 3, точка 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- б) тежкотоварните превозни средства от категория M – на производителя на първичното превозно средство, определен в член 3, точка 29 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- в) тежкотоварните превозни средства от категория O – на производителя на превозното средство, определен в член 2, точка 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията\*.

## Член 7б

### *Изчисляване на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства от категория М*

За тежкотоварни превозни средства от категория М се прилага следното:

- а) за изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> в дадена подгрупа превозни средства на производител, ново тежкотоварно превозно средство от категория М се разглежда с оглед на специфичните му емисии на CO<sub>2</sub> като комплектовано или напълно комплектовано превозно средство съгласно точка 2.2.2 от приложение I и не се разглежда в точка 2.2.3 от същото приложение;
- б) чрез дерогация от буква а) от настоящия член, по искане към Комисията от страна на производителя на първичното превозно средство, посочен в член 7а, буква б), и при спазване на условието, посочено в буква в) от настоящия член, ново тежкотоварно превозно средство от категория М се разглежда с оглед на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на неговото първично превозно средство в точка 2.2.3 от приложение I и не се разглежда в точка 2.2.2 от същото приложение;
- в) искането съгласно буква б) от настоящия член за ново тежкотоварно превозно средство от категория М не е допустимо, ако производителят на първичното превозно средство и производителят на превозното средство съгласно определението в член 3, точка 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400 на комплектованото или напълно комплектованото превозно средство са свързани предприятия или части от едно и също юридическо лице; като изпраща такова искане, производителят на първичното превозно средство декларира, че не са свързани предприятия или части от едно и също юридическо лице. При поискване той предоставя подкрепяща информация на Комисията.

- г) Комисията, с подкрепата на Европейската агенция за околна среда, предоставя без забавяне в електронен формат инструментите и процедурните насоки, необходими на производителите, за да подадат в Комисията исканията, както е посочено в буква б).

---

\* Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията от 1 август 2022 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на експлоатационните характеристики на тежкотоварни ремаркета и тяхното въздействие върху емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, консумацията на енергия и пробег с нулеви емисии на моторните превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 (ОВ L 205, 5.8.2022 г., стр. 145).“

11) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„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 на CO<sub>2</sub> в съответствие със следната формула: (такса за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>) = (извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> × 4 250 EUR /gCO<sub>2</sub>/tkm).“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Приема се, че производителят има извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>, във всеки от следните случаи:

- а) ако през някой период за докладване от 2025 г. до 2028 г., от 2030 г. до 2033 г. или от 2035 г. до 2038 г. 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, трета алинея;
- б) ако през периодите за докладване за 2029 г., 2034 г., 2039 г. и 2040 г. сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е положителна;
- в) ако от периода за докладване от 2041 г. нататък средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя надвишават целта му за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>.

Извънредното количество емисии на CO<sub>2</sub> през даден период за докладване се изчислява в съответствие с приложение I, точка 6.“

12) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Органите по одобряване на типа и производителите незабавно докладват на Комисията всяко от следните отклонения от докладваните данни:

- а) когато стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства в експлоатация в резултат на проверки, извършени в съответствие с процедурата, посочена в член 13 от настоящия регламент, се отклоняват от стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или в информационния файл за клиента, посочен в член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- б) когато са установени грешки, дължащи се на неправилни входни данни или други причини при изпълнението на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- в) когато са установени грешки при изпълнението на мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- г) всякакви отклонения, различни от посочените в букви а), б) или в).“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Комисията взема предвид отклоненията, посочени в параграф 1, за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител и на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>. Когато е целесъобразно, Комисията изменя списъка, посочен в член 11, параграф 1. Комисията не е длъжна да взема предвид отклоненията, ако преизчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител или на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> е довело до отклонение от по-малко от 0,1%.“;

13) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

*Оценка на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>*

1. За да се гарантира стабилността и представителността на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> на подгрупите превозни средства, за които се прилага период за докладване от 2024 г. или по-късна година като референтен период съгласно точка 3.2 от приложение I, Комисията оценява прилагането на условията, при които са определени еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, и определя дали тези емисии са били неоснователно увеличени и ако това е така, как да бъдат коригирани.

2. Ако Комисията стигне до заключението, че всички или част от еталонните емисии на CO<sub>2</sub> трябва да се коригират, тя приема акт за изпълнение, с който се извършват тези корекции, в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.“

14) Член 11 се изменя, както следва:

а) в параграф 1, първа алинея, буква г) се заменя със следното:

„г) от 1 юли 2020 г. до 30 юни 2041 г. — за всеки производител — траекторията за намаляване на неговите емисии на CO<sub>2</sub>, неговите кредити за емисии, и от 1 юли 2026 г. до 30 юни 2041 г. — дълговете му за емисии през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 7;“;

б) в параграф 1, първа алинея буква д) се заменя със следното:

„д) от 1 юли 2026 г. нататък — за всеки производител — извънредното количество негови емисии на CO<sub>2</sub> през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 8, параграф 2;“;

в) в параграф 1 втора алинея се заменя със следното:

„Списъкът, който трябва да бъде публикуван до 30 април на годината, следваща годината, в която даден референтен период е приключил, включва еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, определени по отношение на въпросния референтен период.“;

г) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Комисията приема актове за изпълнение за изменение на списъка, посочен в параграф 1, когато:

- а) процедурите за одобряване на типа, посочени в Регламент (ЕО) № 595/2009, се изменят, с изключение на измененията, свързани със стойностите на полезния товар и броя на пътниците, използвани за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, по такъв начин, че нивото на емисиите на CO<sub>2</sub> от представителните тежкотоварни превозни средства, специфицирани съгласно параграф 3, да се увеличава или намалява с повече от 5 g CO<sub>2</sub>/km; в тези случаи коригираните еталонни емисии се изчисляват в съответствие с приложение II, точка 1 и новите стойности се публикуват в допълнение към предишните стойности, като се посочва периодът за докладване, когато се прилагат за първи път;
- б) приложенията са изменени в съответствие с член 14, параграф 1, букви а)–е); в тези случаи публикуваните по-рано еталонни емисии на CO<sub>2</sub> се преизчисляват в съответствие с приложение I, като се вземат предвид параметрите, изменени в съответствие с член 14, параграф 1, букви а)–е) и преизчисленият набор от еталонни емисии на CO<sub>2</sub> се публикува и заменя предходните еталонни емисии, считано от периода за докладване, през който изменените параметри в съответствие с член 14, параграф 1, букви а)–е) се прилагат за първи път.“;

д) добавя се следният параграф:

„3. Когато се изменят процедурите за одобряване на типа, посочени в Регламент (ЕО) № 595/2009, както е посочено в параграф 2, буква а) от настоящия член, актовете за изпълнение, посочени в параграф 2 от настоящия член, определят или установяват методика за определяне на едно или повече представителни превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, включително статистическите им тежести и стойностите на полезния товар и броя на пътниците, които да се използват за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази методика е основата за изчисляване на корекцията, посочена в параграф 2, буква а), точка i) от настоящия член, като се вземат предвид данните от мониторинга, докладвани съгласно настоящия регламент, и техническите характеристики, 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 16, параграф 2 от настоящия регламент.“

15) В член 13, параграф 3 се заменя със следното:

„3. Когато в резултат на проверките, извършени съгласно параграф 2, се установи липса на съответствие на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво, която не може да бъде свързана с неправилно функциониране на симулационния инструмент, или наличие на стратегии за изкуствено подобряване на показателите на превозното средство, отговорният орган по одобряване на типа е длъжен, в допълнение към предприемането на необходимите мерки, посочени в глава XI от Регламент (ЕС) 2018/858, да гарантира коригирането на информационните файлове за клиента, сертификатите за съответствие и сертификатите за индивидуално одобряване, в зависимост от случая. Когато данните в информационния файл за клиента, сертификатите за съответствие и сертификатите за индивидуално одобряване не могат да бъдат поправени съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, отговорният орган по одобряване на типа издава декларация за корекция с коригирани данни. Той представя тази декларация на Комисията и на заинтересованите страни.“

16) Вмъкват се следните членове:

*„Член 13а*

*Мониторинг и докладване от страна на държавите членки*

1. Считано от периода за докладване за ... [ако настоящият регламент за изменение влезе в сила преди 1 юли, въведете годината на влизането му в сила минус 1 година; ако настоящият регламент за изменение влезе в сила след 30 юни, въведете годината на влизане в сила] държавите членки извършват мониторинг на данните, посочени в приложение IV, 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 докладване от 1 юли до 30 юни на Комисията в съответствие с процедурата за докладване, посочена в приложение V.

2. Компетентните органи, отговарящи за мониторинга и докладването на данни в съответствие с настоящия регламент, са органите, определени от държавите членки в съответствие с член 7, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2019/631.
3. Тежкотоварните превозни средства, проектирани и конструирани или приспособени за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред, са предмет на настоящия член.
4. Тежкотоварните превозни средства, регистрирани за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред или службите за спешна медицинска помощ, са предмет на настоящия член, независимо дали са освободени от член 3а.

### *Член 13б*

*Докладване от страна на производителите или други субекти, отговорни за определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства*

1. Производителите или другите субекти, които са отговорни за определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварно превозно средство и са предмет на член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400 или член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362, докладват данните за новото тежко превозно средство в съответствие с част Б от приложение IV към настоящия регламент.

До 30 септември всяка година те докладват тези данни на Комисията за всяко ново тежкотоварно превозно средство с дата на определяне или на оценка, която попада в периода за докладване, приключващ на 30 юни, в съответствие с процедурата за докладване, посочена в приложение V.

Настоящият параграф не се прилага за тежкотоварни превозни средства, които са освободени съгласно член 6б.

2. Всеки производител или друг субект по смисъла на параграф 1 определя звено за контакт за целите на докладването на данни в съответствие с настоящия регламент.
3. Задълженията за докладване съгласно член 13а, параграфи 3 и 4 се прилага за производителите и другите субекти по смисъла на параграф 1 от настоящия член.

### *Член 13в*

#### *Централен регистър за данни относно тежкотоварните превозни средства*

1. Комисията поддържа централен регистър за данните относно тежкотоварните превозни средства („централният регистър“), докладвани съгласно членове 13а и 13б.

Централният регистър е публично достъпен, с изключение на вписванията на данни, изброени в точка 3.2 от приложение V.

Стойността на въздушното съпротивление се оповестява публично във формат на диапазон съгласно част В от приложение IV.

2. Европейската агенция за околната среда управлява централния регистър от името на Комисията.

### *Член 13г*

#### *Мониторинг на резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия*

1. Комисията извършва мониторинг на резултатите от изпитванията в пътни условия, извършени съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 за проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на нови тежкотоварни превозни средства, когато са налични такива резултати.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на данните, които да бъдат докладвани от компетентните органи на държавите членки за целите на параграф 1 от настоящия член.

#### *Член 13д*

##### *Качество на данните*

1. Компетентните органи и производителите носят отговорност за точността и качеството на данните, които докладват съгласно 13а и 13б. Те информират без забавяне Комисията за всички открити грешки в докладваните данни.
2. Комисията извършва собствени проверки на качеството на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.
3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните, докладвани съгласно параграф 1, или установи след своя собствена проверка съгласно параграф 2 несъответствия в набора от данни, тя предприема, когато е целесъобразно, необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в централния регистър.
4. Комисията може, чрез актове за изпълнение, да определи мерките за проверка и коригиращите мерки, посочени в параграфи 2 и 3 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16.

## Член 13е

### Административни глоби

1. Комисията може да налага административна глоба в следните случаи:
  - а) ако установи, че данните, докладвани от производителя съгласно член 13б от настоящия регламент, се отклоняват от данните, посочени в регистъра на производителя или в сертификата за одобряване на типа на двигателя, издаден съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009, и това отклонение е умишлено или се дължи на груба небрежност;
  - б) ако данните не са представени в срока, посочен в член 13б, параграф 1, втора алинея, и забавянето не може да бъде надлежно обосновано.

Комисията се консултира със съответните органи по одобряване на типа за целите на проверката на данните, посочени в буква а).

Административните глоби трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи и да не надвишават 30 000 EUR за всяко тежкотоварно превозно средство, за което се отнасят данните, при които е констатирано отклонение или забавяне, както е посочено в букви а) и б).

2. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на процедурата и методите за изчисляване и събиране на административните глоби, посочени в параграф 1 от настоящия член.

Тези делегирани актове отговарят на следните принципи:

- a) процедурата е съобразена с правото на добра администрация, и по-специално с правото на изслушване и правото на достъп до документи, като същевременно се спазват законните интереси по отношение на поверителността и търговската тайна;
  - б) при изчисляване на подходящи по размер административни глоби Комисията се ръководи от принципите на ефективност, пропорционалност и възпиращо действие, като взема предвид, когато е целесъобразно, тежестта и последиците от отклонението или забавянето, броя на тежкотоварните превозните средства, за които се отнасят данните, при които е констатирано отклонение или забавяне на данни, добросъвестността на производителя, степента на проявена грижа и сътрудничество от страна на производителя, повторемостта, честотата и продължителността на отклонението или забавянето, както и всички евентуални предходни санкции, наложени на същия производител;
  - в) административните глоби се събират без ненужно забавяне, като се определят крайни срокове за плащане и като се включва, когато е целесъобразно, възможност за разпределяне на плащанията за тези глоби на няколко вноски и етапа.
3. Сумите от административните глоби се смятат за приходи в общия бюджет на Европейския съюз.“

17) Член 14 се заменя със следното:

*„Член 14*

*Изменения на приложения I, IV и V*

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 от настоящия регламент с цел изменение на следните елементи в приложение I към настоящия регламент, за да се вземат предвид техническият прогрес, развитието на логистиката на товарния транспорт, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответните нормативни актове за одобряване на типа, по-специално регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕО) № 595/2009:
  - а) критериите за определяне на подгрупите превозни средства, определени в точка 1.1, включително чрез добавянето на отделни подгрупи превозни средства за товарни автомобили в ЕНС (изключително тежки състави);
  - б) критериите за определяне на подгрупите специализирани превозни средства, определени в точка 1.2;
  - в) критериите за експлоатационните обхвати на различните технологии за силово предаване, определени в точка 1.3;
  - г) списъка на профилите на движение, определени в точка 1.4;
  - д) маса на профилите на движение, посочени в точки 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.3;

- е) полезния товар, броя на пътниците, масата на пътниците, технически допустимия максимален товар, технически допустимия максимален брой пътници и товарен обем на подгрупите превозни средства, определени в точка 2.5;
  - ж) стойностите за годишния пробег, определени в точки 2.6.1, 2.6.2 и 2.6.3.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на следните елементи в приложение IV:
- а) изискванията за данните, посочени в части А и Б, за да се вземат предвид техническият прогрес, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответните нормативни актове за одобряване на типа, по-специално регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕО) № 595/2009;
  - б) актуализиране или адаптиране на обхватите на стойностите на въздушното съпротивление, посочени в част В, за да се отчетат промените в конструкцията на тежкотоварните превозни средства и да се гарантира, че тези обхвати остават валидни за целите на осигуряване на информация и съпоставимост.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на следните елементи в приложение V:
- а) предвидената в него процедура за докладване, за да се отчете опитът, натрупан при прилагането на настоящия регламент, и да се адаптира процедурата за докладване към техническия прогрес;

- б) точка 3.2 чрез добавяне на вписванията на данни, които са добавени в централния регистър.“

18) Член 15 се заменя със следното:

*„Член 15*

*Преглед*

1. До 31 декември 2027 г. Комисията извършва преглед на ефективността и въздействието на настоящия регламент, по-специално по отношение на целта за неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г., и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад с резултатите от този преглед.

В този доклад Комисията специално разглежда:

- а) броя на регистрациите на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в държавите членки;
- б) напредъка в разгръщането на публична и частна инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с алтернативни горива за тежкотоварни превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент, както и наличието на инфраструктурни ограничения в трети държави за експлоатацията на новорегистрирани в ЕС тежкотоварни превозни средства извън Съюза;

- в) въздействието върху заетостта, особено върху микропредприятията, малките и средните предприятия (МСП), ефективността на мерките в подкрепа на преквалификацията и повишаването на квалификацията на работната сила, както и значението на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии; специално внимание се обръща на въздействието върху периферните държави членки и въздействието върху транспорта на бързо развалящи се стоки;
- г) дали продължаването на посоченото в член 6б освобождаване за производителите, произвеждащи малки количества превозни средства, все още е оправдано;
- д) въздействието от установяването на минимални прагове за енергийна ефективност за новите тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, пуснати на пазара на Съюза;
- е) равнището на таксите за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>, за да се гарантира, че то надвишава средните пределни разходи за технологиите, необходими за постигане на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- ж) включването на следните тежкотоварни превозни средства, които понастоящем не попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/2400, в целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>:
  - і) малки товарни автомобили с TPMLM (технически допустима максимална маса) по-малка или равна на 5 тона, след проучване на целесъобразността на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> за такива тежкотоварни превозни средства в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400 (симулации с VECTO), като се има предвид Регламент (ЕС) 2017/1151, и

- ii) превозни средства със специално предназначение, превозни средства с повишена проходимост и превозни средства със специално предназначение и повишена проходимост;
- з) всякакви специфични ограничения за спазване на член 3г поради социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологични особености или специфични метеорологични обстоятелства, както и неотдавнашни инвестиции в биометан, които вече са направени от публичните органи;
- и) ролята на въглеродния корекционен коефициент в прехода към мобилност с нулеви емисии в сектора на тежкотоварните превозни средства;
- й) ролята на методиката за регистриране на тежкотоварни превозни средства, работещи изключително с неутрални по отношение на CO<sub>2</sub> горива, в съответствие с правото на Съюза и с целта на Съюза за неутралност по отношение на климата;
- к) дали създаването на нови подгрупи превозни средства за товарни автомобили в ЕНС (изключително тежък състав) е довело до ненадлежно увеличаване на номиналната мощност на двигателя;
- л) възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценка и последователното докладване на данни за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл;

- м) вариантите за разглеждане на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, които са били преоборудвани от вече регистрирани конвенционални тежкотоварни превозни средства, за целите на оценката на съответствието съгласно настоящия регламент.

Ако е необходимо, този доклад се придружава от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.

2. Комисията оценява ролята на устойчивите горива от възобновяеми източници в прехода към неутралност по отношение на климата, включително в сектора на тежкотоварните превозни средства. Отделно от прегледа, посочен в параграф 1, и като част от по-широка стратегия за внедряването на такива горива, до 31 декември 2025 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад с всеобхватен анализ на необходимостта от допълнително стимулиране на навлизането на биогорива от нови поколения и биогаз от нови поколения и горива от възобновяеми източници от небиологичен произход в сектора на тежкотоварните превозни средства, както и на подходящата рамка от мерки, включително финансови стимули, за постигането на това внедряване. Въз основа на този анализ Комисията, когато е целесъобразно, прави допълнителни законодателни предложения или отправя препоръки към държавите членки.“

19) Член 17 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3г, параграф 3, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграфи 1, 2 и 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение].“;

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

Делегирането на правомощия, посочено в член 3г, параграф 3, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграфи 1, 2 и 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета.“;

в) в параграф 6 първото изречение се заменя със следното:

„Делегиран акт, приет съгласно член 3г, параграф 3, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграфи 1, 2 и 3, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и на Съвета за акта или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

- 20) Приложения I и II към Регламент (ЕС) 2019/1242 се заменят с текста на приложение I към настоящия регламент
- 21) Текстът на приложение II към настоящия регламент се добавя като приложения III, IV, V и VI към Регламент (ЕС) 2019/1242.

## Член 2

### *Изменения на Регламент (ЕС) 2018/858*

Регламент (ЕС) 2018/858 се изменя, както следва:

1) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 33 се заменя със следното:

„33) „полуремарке“ означава ремарке, чиято ос или оси са разположени зад центъра на тежестта на превозното средство (когато е равномерно натоварено) и което е оборудвано с прикачващо устройство, което позволява хоризонталните и вертикални сили да се предават на теглещото превозно средство;“;

б) добавя се следната точка:

„59) „електрическо ремарке“ означава всеки вид ремарке, което може да допринесе за задвижването на състава от превозни средства, като използва свое собствено електрическо силово предаване, и което не може да се използва по обществените пътища, без да бъде теглено активно от моторно превозно средство;“

- 2) В приложение I, част Б, точка 6.1.1, буква г) се добавя следната подточка:
- „iii) дизайнът и конструкцията на основните съставни елементи, образуващи системата за натрупване на енергия на задвижване, за електрическите ремаркета;“.

### *Член 3*

#### *Отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956*

Регламент (ЕС) 2018/956 се отменя, считано от ... [датата на прилагане на настоящия регламент за изменение].

Позоваванията на Регламент (ЕС) 2018/956 се считат за позовавания на Регламент (ЕС) 2019/1242 и се четат съгласно таблицата за съответствие в приложение VI към Регламент (ЕС) 2019/1242, включена в приложение II към настоящия регламент.

### *Член 4*

#### *Преходни разпоредби*

Без да се засяга член 3, по отношение на периодите за докладване преди ... [дата на прилагане на настоящия регламент за изменение] продължават да се прилагат Регламент (ЕС) 2019/1242, приложим на 30 юни ... [годината, в която се пада първият 1 юли след датата на влизането в сила на настоящия регламент за изменение] и Регламент (ЕС) 2018/956, приложим на 30 юни ... [годината, в която се пада първият 1 юли след датата на влизането в сила на настоящия регламент за изменение].

*Член 5*

*Влизане в сила*

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

Той се прилага от 1 юли ... [годината, в която се пада първият 1 юли след датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение].

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

Съставено в Брюксел на

*За Европейския парламент*

*Председател*

*За Съвета*

*Председател*

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложения I и II към Регламент (ЕС) 2019/1242 се изменят, както следва:

1) Приложение I се заменя със следното:

### „ПРИЛОЖЕНИЕ I

Средна стойност на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, цел за средна стойност на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> и извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>

1. Подгрупи превозни средства

1.1. За целите на настоящия регламент се определя подгрупа превозни средства *sg* за всяко ново тежкотоварно превозно средство.

1.1.1. За тежкотоварни превозни средства от категория N подгрупата превозни средства *sg* се определя, както следва:

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Експлоатационен обхват (ЕО)	Подгрупа превозни средства ( <i>sg</i> ), определена за целите на настоящия регламент*	
				Превозни средства, различни от специализираните превозни средства	Специализирани превозни средства
53 и тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в 51	Всички			53	53v
54 и тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в 52	Всички			54	-

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Експлоатационен обхват (ЕО)	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент*	
				Превозни средства, различни от специализираните превозни средства	Специализирани превозни средства
1s	Всички			1s	1sv
1	Всички			1	1v
2	Всички			2	2v
3	Всички			3	3v
4	Всички	<170 kW	Всички	4-UD	4v
	Дневна кабина	≥170 kW	Всички	4-RD	
	Кабина със спално отделение	≥170 kW и <265 kW			
	Кабина със спално отделение	≥265 kW	< 350 km		
	Кабина със спално отделение	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Дневна кабина	Всички	Всички	9-RD	9v
	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km		
	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	9-LH	
5	Дневна кабина	Всички	Всички	5-RD	5v
	Кабина със спално отделение	< 265 kW			
	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW			
	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Експлоатационен обхват (ЕО)	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент*	
				Превозни средства, различни от специализираните превозни средства	Специализирани превозни средства
10	Дневна кабина	Всички	Всички	10-RD	10v
	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km		
	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	10-LH	
11	Всички			11	11v
12	Всички			12	12v
16	Всички			16	16v

\* За изчисляването на дяловете на превозните средства и средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите за периодите за докладване за годините 2030 г.— 2034 г. в съответствие, съответно, с точки 2.4 и 2.7 специализираните превозни средства с нулеви емисии от категория N се разпределят, както следва:

Специализирано превозно средство с нулеви емисии в подгрупа превозни средства	Разпределено в подгрупа превозни средства
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD
11v	11
12v	12
16v	16

„Кабина със спално отделение“ означава вид кабина с отделение зад седалката на водача, предназначено да се използва за спане, обявена съгласно членове 13а и 13б.

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

Ако ново тежкотоварно превозно средство е разпределено в подгрупа превозни средства 4-UD, но няма данни за емисиите на CO<sub>2</sub> в g/km за профилите на движение UDL или UDR, определени в точка 1.4, то се разпределя в подгрупа превозни средства 4-RD.

„Експлоатационен обхват“ означава разстоянието, което тежкотоварно превозно средство може да пътува при условия на транспортиране на дълги разстояния, без да бъде презаредено или напълнено отново с гориво, както е предвидено в точка 1.3.

1.1.2. За тежкотоварни превозни средства от категория М подгрупата превозни средства *sg* се определя, както следва:

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Подгрупа превозни средства ( <i>sg</i> ), определена за целите на настоящия регламент
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. За тежкотоварни превозни средства от категория О подгрупата превозни средства *sg* се определя, както следва:

Групи превозни средства съгласно приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362	Подгрупа превозни средства ( <i>sg</i> ), определена за целите на настоящия регламент
Всички групи, посочени в таблица 1, с една, две и три оси	Същото като предвиденото в колона „група превозни средства“ от таблиците в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.
Всички групи, посочени в таблица 4, с две или три оси	
Всички групи, предвидени в таблица 6	

1.2. Специализираните превозни средства се определят въз основа на следните критерии:

Категория на превозното средство	Конфигурация на шасито	Критерии за специализирани превозни средства
Неприложимо	Несъчленен	Една от следните цифри, изброени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, се използва за допълване на кода на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие:  09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 или 31;
	Влекач	Максимална скорост, непревишаваща 79 km/h

1.3. Работните обхвати за целите на настоящия регламент се определят, както следва:

Технология на силовото предаване	Експлоатационен обхват (ЕО)
Тежкотоварни превозни средства, които черпят енергия за целите на механичното задвижване само от устройство за съхранение на електроенергия или мощност	ЕО = действителен пробег при разреждане на батерията, както е предвидено в част I, точка 2.4.1 от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400 за профила на движение LHR
Други технологии	ЕО $\geq$ 350 km

1.4. Определения на профилите 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 (EMS)
RER	Представителен полезен товар при регионални курсове (EMS)
LEL	Малък полезен товар на дълги разстояния (EMS)
LER	Представителен полезен товар на дълги разстояния (EMS)
MUL	Малък полезен товар при комунални услуги
MUR	Представителен полезен товар при комунални услуги
COL	Малък полезен товар в строителството
COR	Представителен полезен товар в строителството
HPL	Тежък градски, за превоз на пътници, ниско натоварване

HPR	Тежък градски, за превоз на пътници, представително натоварване
UPL	Градски, за превоз на пътници, ниско натоварване
UPR	Градски, за превоз на пътници, представително натоварване
SPL	Крайградски, за превоз на пътници, ниско натоварване
SPR	Крайградски, за превоз на пътници, представително натоварване
IPL	Междуградски, за превоз на пътници, ниско натоварване
IPR	Междуградски, за превоз на пътници, представително натоварване
CPL	Автобус, за превоз на пътници, ниско натоварване
CPR	Автобус, за превоз на пътници, представително натоварване

2. Изчисляване на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя

2.1. Изчисляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от ново тежкотоварно превозно средство

Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> в g/km от ново тежкотоварно превозно средство *v*, разпределено в подгрупа превозни средства *sg*, или от нейното първично превозно средство, се изчисляват, както следва:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

където

$\Sigma_{mp}$  е сумата на всички профили на движението  $mp$ , посочени в точка 1.4;

$sg$  е подгрупата превозни средства, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство  $v$ , съгласно точка 1 от настоящото приложение;

$W_{sg,mp}$  е коефициент на масата за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;

$CO_{2v,mp}$  са емисиите на  $CO_2$  в g/km от ново тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени за съответния профил на движението  $mp$ , докладвани съгласно членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;

$CO_{2pv,mp}$  са емисиите на  $CO_2$  в g/km от първично превозно средство на ново тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени за съответния профил на движението  $mp$ , и за конфигурация на шасито (нисък/висок под, брой етажи), приложими за неговата подгрупа превозни средства  $sg$ , докладвани съгласно членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;

За тежкотоварни моторни превозни средства с нулеви емисии стойностите на  $CO_{2v,mp}$  и  $CO_{2pv,mp}$  се приравняват на 0.

2.1.1. Коефициенти на масата за профила на движение ( $W_{sg,mp}$ ) за тежкотоварни  
превозни средства от категория N

Подгрупа превозни средства (sg)*	Профил на движение (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

\* Вж. определенията в точка 1.1.

\*\* Вж. определенията в точка 1.4.

2.1.2. Коефициенти на мазата за профила на движение ( $W_{sg,mp}$ ) за тежкотоварни  
превозни средства от категория М

Подгрупа превозни средства ( $sg$ )*	Профил на движение ( $mp$ )**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

\* Вж. определенията в точка 1.1.

\*\* Вж. определенията в точка 1.4.

2.1.3. Коефициенти на масата за профила на движение ( $W_{sg,mp}$ ) за тежкотоварни превозни средства от категория О

Подгрупа превозни средства ( $sg$ )*	Профил на движение ( $mp$ )**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

\* Вж. определенията в точка 1.1.

\*\* Вж. определенията в точка 1.4.

2.2. Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови тежкотоварни превозни средства в дадена подгрупа превозни средства — за производител

За всеки производител и за всеки период за докладване, средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>  $avgCO2_{sg}$  на всички тежкотоварни превозни средства в подгрупа превозни средства  $sg$  или на техните първични превозни средства, ако е приложимо, се изчисляват, както следва:

2.2.1. За тежкотоварни превозни средства от категории N и O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (в g/тонкилометър)}$$

2.2.2. За комплектовани или напълно комплектовани превозни средства от категория M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \text{ (в g/пътник-километър)}$$

2.2.3. За първични превозни средства на тежкотоварни превозни средства от категория M:

$$avgCO2_{p_{sg}} = \frac{\sum_v CO2_{pv}}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \text{ (в g/пътник-километър)}$$

където:

$\Sigma_v$  е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупа превозни средства  $sg$ , за които се прилага член 7б;

$CO_{2v}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  от новото тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени съгласно точка 2.1;

$CO_{2pv}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  от първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени съгласно точка 2.1;

$V_{sg}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупа превозни средства  $sg$ ;

$V_{pv_{sg}}$  броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на  $CO_2$  от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на  $CO_2$  по точка 2.2.3;

$PL_{sg}$  е средният полезен товар на тежкотоварните превозни средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен в точка 2.5;

$PN_{sg}$  е средният брой пътници в превозните средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен в точка 2.5.

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

### 2.3.1 Периоди за докладване за годините 2019—2024 г.

За всеки производител и период за докладване от 2019 г. до 2024 г. посоченият в член 5 коефициент за превозно средство с нулеви и ниски емисии (ZLEV) се изчислява, както следва:

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

където:

$V_{all}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупите превозни средства  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ;

$V_{conv}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупите превозни средства  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ , с изключение на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии;

$V_{zlev}$  е сумата от  $V_{in}$  и  $V_{out}$ ,

където:

$$V_{in} \quad \text{е } \sum_v (1 + (1 - CO_{2v}/LET_{sg}))$$

като  $\sum_v$  е сумата *na* всички нови тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии в подгрупите превозни средства  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ;

$CO_{2v}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  в g/km от тежкотоварно превозно средство с нулеви или ниски емисии  $v$ , определени съгласно точка 2.1;

$LET_{sg}$  е прагът за ниски емисии на подгрупата превозни средства  $sg$ , към която спада тежкотоварното превозно средство, както е определено в точка 2.3.4;

$V_{out}$  е общият брой на тежкотоварните превозни средства от категория N с нулеви и ниски емисии, които не са в подгрупите превозни средства, които се имат предвид в определението на  $V_{in}$ , като стойността на  $V_{conv}$  е най-много 1,5 %.

### 2.3.2 Периоди за докладване от 2025 до 2029 г.

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

$ZLEV = 1 - (y - x)$  освен ако тази стойност е по-голяма от 1 или по-малка от 0,97, когато се използва съответно стойност 1 или 0,97

където:

$x$  е 0,02

$y$  е сумата от  $V_{in}$  и  $V_{out}$ , разделена на  $V_{total}$ , където:

$V_{in}$  е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии в подгрупата превозни средства  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ , където всяко едно от тях се смята за  $ZLEV_{specific}$  в съответствие с формулата по-долу:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

където:

$CO_{2v}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  в g/km от тежкотоварно превозно средство с нулеви или ниски емисии  $v$ , определени съгласно точка 2.1,

$LET_{sg}$  е прагът за ниски емисии на подгрупата превозни средства  $sg$ , към която спада тежкотоварното превозно средство, както е определено в точка 2.3.4;

$V_{out}$  е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии от категория N, които не са в подгрупите превозни средства, които се имат предвид в определението на  $V_{in}$ , като стойността на  $V_{total}$  е най-много 0,035 %.

$V_{total}$  е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства от категория N на производителя през този период за докладване.

Когато  $V_{in}/V_{total}$  е по-малко от 0,0075, коефициентът ZLEV се приема за равен на 1.

### 2.3.3 Периоди за докладване от 2030 г. нататък

$$ZLEV = 1$$

#### 2.3.4 Изчисляване на прага за ниски емисии

Прагът за ниски емисии  $LET_{sg}$  на подгрупата превозни средства  $sg$  се определя, както следва:

$$LET_{sg} = (rCO_{2sg} \times PL_{sg}) / 2$$

където:

$rCO_{2sg}$  е еталонната стойност на емисиите на  $CO_2$  на подгрупата превозни средства  $sg$ , съгласно определението в точка 3;

$PL_{sg}$  е средният полезен товар на превозните средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен в точка 2.5.

#### 2.4. Изчисляване на дяловете на тежкотоварните превозни средства

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

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

За всеки производител и всеки период за докладване дялът на новите тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии в подгрупата превозни средства  $zev_{sg}$  се изчислява, както следва:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

За всеки производител и всеки период за докладване делът на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на  $CO_2$  от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на  $CO_2$  по точка 2.2, се изчислява, както следва:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

където:

$Vzev_{sg}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя в подгрупа превозни средства  $sg$ ;

$Vpv_{sg}$  броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на  $CO_2$  от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на  $CO_2$  по точка 2.2;

$V_{sg}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупа превозни средства  $sg$ ;

$V$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя.

2.5. Стойност на полезния товар, броя на пътниците и обема на отделението за багаж

Средната стойност на полезния товар  $PL_{sg}$  на тежкотоварно превозно средство от категория N или O в подгрупа превозни средства се изчислява, както следва:

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

Средната стойност на броя пътници  $PN_{sg}$  на тежкотоварно превозно средство от категория M в подгрупа превозни средства се изчислява, както следва:

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

където:

$\sum_{mp}$  е сумата на всички профили на движение  $mp$ ;

$W_{sg,mp}$  е коефициентът на масата за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;

$PL_{sg,mp}$  е стойността на полезния товар, определена за тежкотоварните превозни средства от категории N и O в подгрупата превозни средства  $sg$  за съответния профил на движение  $mp$ , посочен в точки 2.5.1 и 2.5.3;

$PN_{sg,mp}$  е броят пътници, определен за тежкотоварните превозни средства от категория M в подгрупа превозни средства  $sg$  за съответния профил на движение  $mp$ , посочен в точка 2.5.2.

2.5.1. Тежкотоварни превозни средства от категория N

Стойностите на полезния товар  $PL_{sg}$ ,  $mp$  (в тонове) се определят, както следва:

Подгрупа превозни средства $sg^*$	Профил на движение $mp^{**}$													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	съгласно определено то в точка 3.1.1		не е приложимо		съгласно определено то в точка 3.1.1		не е приложимо							
53v														
54														
1s														
1sv														
1														
1v														
2			съгласно определено то в точка 3.1.1											
2v														
3			не е приложимо											
3v														
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
5-LH														
5v														

Подгрупа превозни средства $sg^*$	Профил на движение $mp^{**}$													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
12v														
16	не е приложимо												2,6	12,9
16v														

\* Вж. определенията в точка 1.1.

\*\* Вж. определенията в точка 1.4.

Технически допустимите максимални стойности на полезния товар  $maxPL_{sg}$  и обема на отделението за багаж  $CV_{sg}$  се определят в съответствие с точка 3.1.1.

#### 2.5.2. Тежкотоварни превозни средства от категория М

Броят пътници  $PN_{sg,mp}$ , масата на пътниците  $PM_{sg,mp}$  и технически допустимият максимален брой пътници  $maxPN_{sg}$  за подгрупата превозни средства  $sg$  и профила на движение  $mp$  се определят в съответствие с точка 3.1.1.

### 2.5.3. Тежкотоварни превозни средства от категория О

Стойностите на полезния товар  $PL_{sg, mp}$  (в тонове) се определят, както следва:

Подгрупа превозни средства (sg)*	Профил на движение (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо

\* Вж. определенията в точка 1.1.

\*\* Вж. определенията в точка 1.4.

Технически допустимите максимални стойности на полезния товар  $maxPL_{sg}$  и обема на отделението за багаж  $CV_{sg}$  се определят в съответствие с точка 3.1.1.

## 2.6. Изчисляване на коефициента на масата за пробег и полезен товар или брой пътници

Коефициентът на масата за пробег и полезен товар (пътници) ( $MPW_{sg}$ ) на подгрупата превозни средства  $sg$  се определя като произведение от годишния пробег, посочен в точка 2.6.1., и стойността на полезния товар и броя пътници за подгрупата превозни средства, посочени в точки 2.5.1, 2.5.2 и 2.5.3, за превозни средства съответно от категории N, M и O, приведени към съответната стойност за подгрупа превозни средства 5-LH, и се изчислява, както следва:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категории N и O)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория M)}$$

където:

$AM_{sg}$  е годишният пробег за тежкотоварните превозни средства в съответната подгрупа превозни средства, посочен в точка 2.6.1, 2.6.2 и 2.6.3;

$AM_{5-LH}$  е годишният пробег за подгрупа превозни средства 5-LH, посочен в точка 2.6.1;

$PL_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точки 2.5.1 и 2.5.3;

$PN_{sg}$  е съгласно определеното в точка 2.5.2;

$PL_{5-LH}$  е средният полезен товар на превозните средства в подгрупа превозни средства 5-LH, определен съгласно посоченото в точка 2.5.1.

#### 2.6.1. Годишен пробег на тежкотоварни превозни средства от категория N

Подгрупа превозни средства ( $sg$ )*	Годишен пробег $AM_{sg}$ (в километри)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000

Подгрупа превозни средства (sg)*	Годишен пробег $AM_{sg}$ (в километри)
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

\* Вж. определенията в точка 1.1

#### 2.6.2. Годишен пробег на тежкотоварни превозни средства от категория М

Подгрупа превозни средства (sg)*	Годишен пробег $AM_{sg}$ (в километри)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

\* Вж. определенията в точка 1.1.

### 2.6.3. Годишен пробег на тежкотоварни превозни средства от категория О

Подгрупа превозни средства (sg)*	Годишен пробег AM <sub>sg</sub> (в километри)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

\* Вж. определенията в точка 1.1.

### 2.7. Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите, посочени в член 4

За всеки производител се изчисляват следните средни специфични емисии на CO<sub>2</sub>:

#### 2.7.1. За периодите за докладване за годините от 2019 г. до 2029 г.:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum sg \text{ share}_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

2.7.2. За периодите за докладване от 2025 г. нататък:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

където:

$\sum_{sg}$  е сумата на тези подгрупи превозни средства, включени в изчисляването на конкретните средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> в съответствие с точка 4.2;

$ZLEV$  (превозни средства с нулеви и ниски емисии) се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;

$share_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

$zev_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

$pv_{sg}$  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;

$avgCO_2p_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точка 2.2;

$rCO_{2sg}$  е съгласно определеното в точка 3.1.2.

### 3. Изчисляване на еталонните стойности

#### 3.1. Еталонни стойности

Следните еталонни стойности се изчисляват въз основа на всички нови тежкотоварни превозни средства на всички производители за еталонния период, приложим за подгрупата  $sg$  съгласно точка 3.2.

3.1.1. За всяко превозно средство подгрупата превозни средства  $sg$ , стойността на полезния товар  $PL_{sg,mp}$ , броят пътници  $PN_{sg,mp}$ , масата на пътниците  $PM_{sg,mp}$ , технически допустимия максимален полезен товар  $maxPL_{sg}$ , технически допустимият максимален брой пътници  $maxPN_{sg}$ , обемът на отделението за багаж  $CV_{sg}$  се изчисляват, както следва:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория N)}$$

$$\max PN_{sg} = \frac{\sum_v \max PN_v}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория М)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория О)}$$

(\*Само за подгрупи превозни средства, за които не са предоставени явни стойности в  $PL_{sg,mp}$  или  $PN_{sg,mp}$  в точка 2.5)

3.1.2. Еталонните емисии на  $CO_2$   $rCO2_{sg}$ , посочени в член 3, се изчисляват, както следва:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категории N и О);}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория М)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (за тежкотоварни превозни средства от категория М)}$$

където

$\sum_v$  е сумата на всички нови тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , регистрирани през референтния период, приложим за  $sg$  съгласно точка 3.2;

$CO2_v$  са специфичните емисии на  $CO_2$  от ново тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени в съответствие с точка 2.1 и ако е приложимо — коригирани в съответствие с приложение II;

- $CO_2p_v$  са специфичните емисии на  $CO_2$  от първичното превозно средство на тежкотоварното превозно 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 в подгрупата превозни средства  $sg$ , регистрирани през референтния период, приложим за  $sg$  съгласно точка 3.2;
- $PL_{sg}$  е средният полезен товар на тежкотоварните превозни средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен в точка 2.5.
- $PN_{sg}$  е средният брой пътници в тежкотоварните превозни средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен в точка 2.5.
- $PL_{v,mp}$  е полезният товар на тежкотоварното превозно средство  $v$  в профила на движение  $mp$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
- $PN_{v,mp}$  е броят на пътниците на тежкотоварното превозно средство  $v$  в профила на движение  $mp$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
- $PM_{v,mp}$  е масата на пътниците на тежкотоварното превозно средство  $v$  в профила на движение  $mp$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
- $maxPL_v$  е технически допустимият максимален полезен товар на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$maxPN_v$  е технически допустимият максимален брой на пътниците на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$CV_v$  е обемът на отделението за багаж на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.

### 3.2. Референтни периоди, приложими за подгрупите превозни средства

Следните периоди за докладване се прилагат като референтни периоди за подгрупите превозни средства:

Подгрупа превозни средства $sg$	Период за докладване за годината, приложима като референтен период
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Всички други страни	2025

3.2.1. Ако през референтния период, посочен в точка 3.2, в подгрупа превозни средства  $sg$  броят на новите тежкотоварни превозни средства на всички производители е по-малък от 50, се прилагат следните правила:

На средните специфични емисии на  $CO_2$   $avgCO2_{sg}$  и  $avgCO2p_{sg}$ , предвидени в точка 2.2, и на еталонните емисии на  $CO_2$   $rCO2_{sg}$  и  $rCO2p_{sg}$ , посочени в точка 3.1.2, се присвоява стойност „0“ при всички производители от подгрупата превозни средства  $sg$  за целите на изчисляването на средните специфични емисии на  $CO_2$  в съответствие с точка 2.7 и на целите за специфични емисии на  $CO_2$  в съответствие с точка 4.1 за периодите за докладване за годините  $< Y + 5$ . Тук  $Y$  е годината на първия период за докладване, през която броят на новите тежкотоварни превозни средства на всички производители в подгрупата превозни средства  $sg$  е най-малко 50.

За да се получат еталонните емисии на  $CO_2$   $rCO2_{sg}$  и  $rCO2p_{sg}$  за целите на изчисляването на целите за специфичните емисии на  $CO_2$  в съответствие с точка 4, първо трябва да се изчислят съответните стойности, предвидени в точка 3.1.2, за периода за докладване на годината  $Y$ , вместо за референтния период, приложим за подгрупата превозни средства  $sg$  съгласно точка 3.2.

Получените стойности след това се разделят на:

- – целевия коефициент  $RET_{sg,Y}$ , определен в точка 5.1.1, за да се получат еталонните стойности на емисиите на  $CO_2$   $rCO2_{sg}$ ,

- – целевия коефициент  $RET_{sg,y}$ , определен в точка 5.1.1, за да се получат еталонните стойности на емисиите на  $CO_2$   $rCO_2p_{sg}$ .

4. Изчисляване на специфичната цел за емисии на  $CO_2$  на производителя, посочена в член 6

4.1. Цели за специфични емисии на  $CO_2$

За всеки производител се изчислява следната цел за специфични емисии на  $CO_2$   $T$ , както следва:

4.1.1. за периодите за докладване за годините 2025 г. до 2029 г.:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

4.1.2. За периодите за докладване за годините от 2030 г. нататък:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$T(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO_{2sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO_{2p_{sg}}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$T(M) = T(MCO_2) + T(MZE)$$

където

- $\sum_{sg}$  е сумата на подгрупите превозни средства, включени в изчисляването на конкретните цели за специфични емисии на CO<sub>2</sub> в съответствие с точка 4.2;
- $share_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
- $MPW_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точка 2.6;
- $rf_{sg}$  е целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, приложима в конкретния период за докладване за новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , както е предвидено в точка 4.3;
- $rfp_{sg}$  е целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, приложима в конкретния период за докладване за първичните превозни средства на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , както е предвидено в точка 4.3;
- $zevM_{sg}$  е мандатът за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии приложим в конкретния период за докладване за тежкотоварните превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , както е предвидено в точка 4.3;
- $rCO_{2sg}$  е съгласно определеното в точка 3.1.2;
- $rCO_{2p_{sg}}$  е съгласно определеното в точка 3.1.2;
- $pv_{sg}$  се определя, както е посочено в точка 2.4;

4.2. Подгрупи превозни средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите

Следните подгрупи превозни средства *sg* се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> —  $CO_2(X)$ , на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub>  $T(X)$  и на траекториите на емисиите на CO<sub>2</sub>  $ET(X)_Y$ .

X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
подгрупи превозни средства, за които се прилагат целите за намаляване на емисии на CO <sub>2</sub> съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за намаляване на емисии на CO <sub>2</sub> в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и член 3а, параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за намаляване на емисии на CO <sub>2</sub> в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в) и г) (междуградски автобуси и автобуси от клас II с нисък вход)	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3г (градски автобуси)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3. Въпреки това в периодите за докладване в годините преди 2035 г. не се включват подгрупи специализирани превозни средства.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и мандати за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии

4.3.1. За различните периоди за докладване съгласно член 3а по отношение на тежкотоварните превозни средства в подгрупата превозни средства *sg* се прилагат следните цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> *rf<sub>sg</sub>* и *rfp<sub>sg</sub>*:

Цели за намаляване на емисиите на CO <sub>2</sub> <i>rf<sub>sg</sub></i> и <i>rfp<sub>sg</sub></i>					
Подгрупи превозни средства <i>sg</i>		Периоди за докладване за годините			
		2025—2029	2030—2034	2035—2039	от 2040 г.
Товарни автомобили със средна товароносимост	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Тежки товарни автомобили > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Тежки товарни автомобили > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Тежки товарни автомобили > 16 t със специална конфигурации на осите	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Специализирани превозни средства:	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Междуградски и други неградски автобуси ( <i>rf<sub>sg</sub></i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD <sub>2</sub> , 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %

Цели за намаляване на емисиите на CO <sub>2</sub> <i>rf<sub>sg</sub></i> и <i>rfp<sub>sg</sub></i>					
Подгрупи превозни средства <i>sg</i>		Периоди за докладване за годините			
		2025—2029	2030—2034	2035—2039	от 2040 г.
Първични превозни средства на междуградските и други неградски автобуси ( <i>rfpsg</i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD <sub>2</sub> , 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Ремаркета	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Полуремаркета	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %

За периодите за докладване за годините преди 2025 г., всички цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>  $rf_{sg}$  и  $rfp_{sg}$  са равни на 0.

4.3.2. Следните цели за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии  $zevM_{sg}$  съгласно член 3г са приложими за тежкотоварните превозни средства в подгрупата превозни средства  $sg$  за различните периоди за докладване:

Мандати за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$					
Подгрупи превозни средства $sg$		Период за докладване за годините			
		преди 2030 г.	2030 – 2034	2035 – 2039	от 2040 г.
Градски автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	90 %	100 %	100 %

5. Кредити и дългове за емисии, посочени в член 7

5.1. Траектории на намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub>

5.1.1. Целеви коефициенти

За всяка подгрупа превозни средства  $sg$  и за всеки период за докладване за годината  $Y$  целевите коефициенти се определят, както следва:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

където:

- $lY, uY$  са стойностите на предходната и следващата година в множеството  $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$  за подгрупите превозни средства, посочени в колона  $X = 2025$  в таблицата към точка 4.2,
- и в множеството  $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$  за всички други подгрупи превозни средства  $sg$ , с които се определя най-малкият интервал, за който е изпълнено условието  $lY \leq Y < uY$ ;
- $rY$  е годината на референтния период, приложим за подгрупата превозни средства  $sg$  съгласно точка 3.2;
- $rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$  са целите за намаляване на емисиите на  $CO_2$  на подгрупата превозни средства  $sg$  на нови тежкотоварни превозни средства за годините  $lY$  и  $uY$  съгласно точка 4.3;
- $rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$  са целите за намаляване на емисиите на  $CO_2$  на подгрупата превозни средства  $sg$  за първични превозни средства на новите тежкотоварни превозни средства за годините  $lY$  и  $uY$  съгласно точка 4.3;
- $zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$  са мандатите за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии за нови тежкотоварни превозни средства за годините  $lY$  и  $uY$  съгласно точка 4.3;

За годините на докладване  $Y < rY$  стойностите на  $RET_{sg,Y}$ ,  $RET_{p_{sg},Y}$  и  $ZET_{sg,Y}$  се задават равни на 1, така че подгрупата превозни средства  $sg$  да не влияе на траекторията на намаляването на емисиите на  $CO_2$ .

### 5.1.2. Траектории на намаляването на емисиите на $CO_2$

5.1.2.1. След това за всяка подгрупа  $sg$  превозни средства и за всеки период за докладване за година  $Y$  се определят следните траектории на намаляване на емисиите на  $CO_2$ :

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. За всеки производител и за всички периоди за докладване за година  $Y$  между 2019 г. и 2024 г. се определят следните траектории на намаляване на емисиите на  $CO_2$ :

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. За всеки производител и за всички периоди за докладване за година  $Y$  между 2025 г. и 2040 г. се определят следните траектории на намаляване на емисиите на  $CO_2$ :

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

където:

$\sum_{sg}$  е сумата на подгрупите, включени в изчисляването на конкретните цели за траектории на емисиите на CO<sub>2</sub> в съответствие с точка 4.2;

$share_{sg}$  е дялът нови тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата превозни средства  $sg$ , определен съгласно точка 2.4;

$MPW_{sg}$  се определя съгласно посоченото в точка 2.6;

$rCO_{2sg}$  е съгласно определеното в точка 3.1.2;

$rCO_{2p_{sg}}$  е съгласно определеното в точка 3.1.2;

$pv_{sg}$  е дялът на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата превозни средства  $sg$ , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO<sub>2</sub> от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> по точка 2.2.

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

За всеки производител и всеки период за докладване за година  $Y$  от 2019 г. до 2040 г. кредитите за емисии  $cCO_2(X)_Y$  и дълговете за емисии  $dCO_2(X)_Y$ , ( $X = NO, M$ ) са със следните стойности или със стойност 0 (т.е., кредитите за емисии и дълговете за емисии не могат да бъдат отрицателни), като се прилага по-голямата стойност:

	$2019 \leq Y < 2025$	$2025 \leq Y < 2030$	$2030 \leq Y < 2040$
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

където

$ET(X)_Y$  е траекторията на намаляването на емисиите на  $CO_2$  на производителя през периода за докладване за годината  $Y$ , определена съгласно посоченото в точка 5.1 ( $X = 2025, NO, M$ );

$CO_2(X)_Y$  е стойността на средните специфични емисии на  $CO_2$  на производителя през периода за докладване за годината  $Y$ , определена в съответствие с точка 2.7 ( $X = 2025, NO, M$ );

$T(X)_Y$  е траекторията на емисиите на CO<sub>2</sub> на производителя през периода за докладване за годината Y, определена съгласно посоченото в точка 4 ( $X = 2025, NO, M$ );

$V_Y$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване за годината Y

### 5.3. Пределна стойност на дълговете за емисии

За всеки производител пределните стойности на дълговете за емисии  $limCO_2(X)_Y$  през периода за докладване за годината Y се определят както следва:

$$limCO_2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y \quad \text{за периодите за докладване за годините } Y < 2030 \text{ г.};$$

$$limCO_2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y \quad \text{за периодите за докладване за годините } Y \geq 2030 \text{ г.};$$

$$limCO_2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y \quad \text{за периодите за докладване за годините } Y \geq 2030 \text{ г.}$$

където

$T(X)_Y$  е траекторията на емисиите на производителя през периода за докладване за годината Y, определена съгласно посоченото в точка 4 ( $X = 2025, NO, M$ );

$V(X)_Y$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване за годината Y в подгрупите превозни средства, които са включени в изчисляването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>  $CO_2(X)$  в съответствие с точка 4.2 ( $X = 2025, NO, M$ ).

#### 5.4. Кредити за емисии на ранен етап

Дълговете за емисии, придобити за периодите за докладване за 2025 г., се намаляват със стойност, съответстваща на кредитите за емисии, придобити преди този период за докладване, който се определя за всеки производител, както следва:

$$redCO_2 = \min(dCO_2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y)$$

където

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

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

$dCO_2(NO)_Y$  са дълговете за емисии за периода за докладване за годината  $Y$ , определени съгласно посоченото в точка 5.2;

$cCO_2(NO)_Y$  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 $CO_2$ на производителя, посочено в член 8, параграф 2

За всеки производител и всеки период за докладване за годината  $Y$  след годината 2025 г. стойността на извънредното количество емисии на  $CO_2$   $exeCO_2(X)_Y$  за категорията превозни средства се изчислява, както следва, ако стойността е положителна ( $X = NO, M$ ).

За периода за докладване за 2025 г.:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

За периодите за докладване за годините Y от 2026 г. до 2028 г., от 2030 г. до 2033 г. и от 2035 г. до 2038 г.:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

За периодите за докладване за годините Y от 2030 г. до 2033 г. и от 2035 г. до 2038 г.:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

За периодите за докладване за годините Y = 2029 г., 2034 г. и 2039 г.:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

За периодите за докладване за годините Y = 2034 г. и 2039 г.:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

За периода за докладване за 2040 г.:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

За периодите за докладване за годините  $Y \geq 2040$  г.

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Ако резултатът от показаните по-горе изчисления е отрицателна стойност за  $exeCO_2(X)_Y$ , за последната се задава стойност 0.

където

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

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

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

$\sum_{I=2025}^{2039}$  е сумата на периодите за докладване за годините I от 2025 г. до 2039 г.;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$  е сумата на периодите за докладване за годините J от 2030 г. до годината (Y-1);

$dCO_2(X)_Y$  са дълговете за емисии за периода за докладване за годината Y, определен съгласно посоченото в точка 5.2 (X = NO, M);

$cCO_2(X)_Y$  са кредитите за емисии за периода за докладване за годината Y, определен съгласно посоченото в точка 5.2 (X = NO, M);

$ccCO_2(X)_{I,Y}$  са кредитите за емисии за периода за докладване за годината I, коригирани за частта, която е изтекла след 7 години, определен съгласно посоченото в точка 6.1 (X = NO, M);

$limCO_2(X)_Y$  е пределната стойност на дълговете от емисии, определена съгласно посоченото в точка 5.3 (X = NO, M);

$redCO_2(X)$  е намалението на дълговете за емисии за периода за докладване за годината 2025 г., определено съгласно посоченото в точка 5.4 (X = NO, M).

Във всички останали случаи стойността на извънредното количество емисии  $exeCO_2(X)_Y$  се приравнява на 0. (X = NO, M)

Извънредното количество емисии на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за годината Y, посочено в член 8, параграф 2, е:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

$$6.1. \quad ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I \quad \text{for } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO2(X)_{I,Y} = \min(cCO2(X)_I;$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y}) \text{ for } Y > I + 7.$$

2) Приложение II се заменя със следното:

## „ПРИЛОЖЕНИЕ II

Процедури за корекция, посочени в член 11

1. Коригиране на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> вследствие на изменение на процедурите за одобряване на типа, посочени в член 11, параграф 2

След изменение на процедурите за одобряване на типа, посочени в член 11, параграф 2, еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в точка 3.1.2 от приложение I, се преизчисляват.

За тази цел емисиите на CO<sub>2</sub> в g/km от новите тежкотоварни превозни средства *v* за референтния период и от техните първични превозни средства, определени за профил на движение *mp*, както е посочено в точка 2.1 от приложение I, се коригират, както следва:

$$CO_{2v,mp} = CO_{2(RP)v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO_{2r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO_{2(RP)r,mp})$$

$$CO_{2p_{v,mp}} = CO_{2p(RP)v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO_{2p_{r,mp}}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO_{2p(RP)r,mp})$$

където

$\sum_r$  е сумата на всички представителни тежкотоварни превозни средства *r* за подгрупата превозни средства *sg*;

*sg* е подгрупата превозни средства, към която спада тежкотоварното превозно средство *v*;

*S<sub>r,sg</sub>* е статистическата тежест на представителното тежкотоварно превозно средство *r* в подгрупата превозни средства *sg*;

*CO<sub>2(RP)v,mp</sub>* са специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на тежкотоварното превозно средство *v* в g/km, определени при профила на движение *mp* въз основа на данните от мониторинга за референтния период;

*CO<sub>2(RP)r,mp</sub>* са специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на представителното тежкотоварно превозно средство *r* в g/km, съгласно определеното в профила на движение *mp* в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, както се е прилагало през референтния период;

- $CO_{2r,mp}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  на представителното тежкотоварно превозно средство  $r$  в  $g/km$ , съгласно определеното в профила на движение  $mp$  в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, съгласно измененията в член 11, параграф 2, буква а) от настоящия регламент;
- $CO_{2p(RP)v,mp}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  на първичното превозно средство на тежкотоварното превозно средство  $v$  в  $g/km$ , определени при профила на движение  $mp$  въз основа на данните от мониторинга за референтния период;
- $CO_{2p(RP)r,mp}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  на първичното превозно средство на представителното тежкотоварно превозно средство  $r$  в  $g/km$ , съгласно определеното в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, както се е прилагало през референтния период;
- $CO_{2pr,mp}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  на първичното превозно средство на представителното тежкотоварно превозно средство  $r$  съгласно определеното в профила на движение  $mp$  в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, съгласно измененията, посочени в член 11, параграф 2, буква а) от настоящия регламент.

Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> се нормализират съгласно приложение III, като се използват стойностите за параметрите, посочени в член 14, параграф 1, буква е), които са приложими през периода за докладване, посочен в член 11, параграф 2, буква а).

Представителното тежкотоварно превозно средство се определя в съответствие с методиката, посочена в член 11, параграф 3.

2. Прилагане на коригираните еталонни емисии на CO<sub>2</sub> съгласно член 11, параграф 2

Ако през периода за докладване за годината Y специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от някои нови тежкотоварни превозни средства на даден производител са били определени с измененията, посочени в член 11, параграф 2, еталонните емисии на CO<sub>2</sub>  $rCO_{2sg}$  на подгрупата превозни средства  $sg$ , използвани в точки 4 и 5.1 от приложение I, се изчисляват, както следва:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

където

$\sum_i$  е сумата на

- за  $i = 0$ : първоначалната процедура за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, в която се прилагат първоначалните еталонни емисии на CO<sub>2</sub> без корекции, и
- за  $i \geq 1$ : всички последващи изменения, посочени в член 11, параграф 2.

$V_{sg}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване на годината  $Y$  и за подгрупата превозни средства  $sg$ ;

$V_{sg,i}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване на годината  $Y$ , влизащи в подгрупата превозни средства  $sg$ , чиито специфични емисии на  $CO_2$  са били определени с помощта на изменението  $i$ ;

$rCO_{2sg,i}$  са:

- за  $i = 0$ : некоригираните еталонни емисии на  $CO_2$
  - за  $i \geq 1$ : еталонните емисии на  $CO_2$ , определени за подгрупата превозни средства  $sg$  с помощта на изменение  $i$ .“
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### „ПРИЛОЖЕНИЕ III

Нормализиране на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на новите тежкотоварни превозни средства, както е посочено в член 4

#### 1. Нормализирани специфични емисии на CO<sub>2</sub>

За целите на изчисляването в точка 2.1 от приложение I стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub>  $CO_{2v,mp}$  се нормализират както следва:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \text{ (за превозни средства от категории N и O)}$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad \text{(за превозни средства от категория M)}$$

Стойностите на емисиите на  $CO_{2p,v,mp}$  на първичните превозни средства се нормализират в съответствие със същата методика, като се използват параметрите за първичните превозни средства.

където

$CO_{2v,mp}$  са нормализираните емисии на CO<sub>2</sub> на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определени за профила на движение  $mp$ , които трябва да се вземат предвид при изчисляването по приложение I, точка 2.1;

$reportCO2_{v,mp}$  са емисиите на CO<sub>2</sub> в g/km на новото тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени за профила на движение  $mp$  и докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$  трябва да се определи в съответствие с точка 3;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$  трябва да се определи в съответствие с точка 4;

$PL_{v,mp}$  е полезният товар на тежкотоварното превозно средство  $v$  в профила на движение  $mp$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$PL_{sg,mp}$  е полезният товар за подгрупата превозни средства  $sg$  и профила на движение  $mp$ , както е предвидено в точка 2.5 от приложение I;

$PM_{v,mp}$  е масата на пътниците на тежкотоварното превозно средство  $v$  в профила на движение  $mp$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$PM_{sg,mp}$  е масата на пътниците за подгрупата превозни средства  $sg$  и профила на движение  $mp$ , както е предвидено в точка 2.5 от приложение I;

$cSW_v$  е корекцията на собствената маса на тежкотоварното превозно средство  $v$ , прилагана в съответствие с точка 2.

## 2. Нормализиране на собствената маса на превозното средство

Тъй като полезността на тежкотоварното превозно средство се увеличава с технически допустимия максимален полезен товар или броя на пътниците, но по технически причини по-високите стойности за тези параметри са свързани с по-висока собствена маса и следователно по-високи емисии на CO<sub>2</sub>, се прилага следната корекция на собствената маса на тежкотоварното превозно средство  $v$  в подгрупата  $sg$  за целите на нормализирането на неговите специфични емисии на CO<sub>2</sub> в съответствие с точка 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{за тежкотоварни превозни средства от категория N};$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{за тежкотоварни превозни средства от категория O};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{за тежкотоварни превозни средства от категория M};$$

където

$a_{sg}$  е линеен коефициент, определен в съответствие с точка 2.1 за периода за докладване за годината на регистрация на тежкотоварното превозно средство  $v$ ;

$maxPL_v$  е технически допустимият максимален полезен товар на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$maxPN_v$  е технически допустимият максимален брой на пътниците на превозното средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$maxPL_{sg}$  е технически допустимият максимален полезен товар на подгрупата превозни средства  $sg$ , определен в съответствие с точка 2.5 от приложение I;

$maxPN_{sg}$  е технически допустимият максимален брой пътници на подгрупата превозни средства  $sg$ , определен в съответствие с точка 2.5 от приложение I;

## 2.1. Определяне на параметрите за нормализиране

За всеки период за докладване параметрите  $a_{sg}$  и  $b_{sg}$  се определят чрез линеен регресионен анализ на корелацията на стойността на  $CW_v$  със стойността на  $maxPL_v$  (тежкотоварни превозни средства от категория N) и  $maxPN_v$  (тежкотоварни превозни средства от категория M), като всички новорегистрирани тежкотоварни превозни средства  $v$  се разглеждат като спадащи към подгрупата превозни средства  $sg$ :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \quad \text{за тежкотоварни превозни средства от категория N;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \quad \text{за тежкотоварни превозни средства от категория M.}$$

където

$CW_v$  е собствената маса на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определена въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б; ако не е налична точна стойност, може да се използва стойност, приблизително изчислена чрез коригираната действителна маса на тежкотоварното превозно средство  $v$ .

$maxPL_v$  е технически допустимият максимален полезен товар на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

$maxPN_v$  е технически допустимият максимален брой на пътниците на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.

3. Изменение на емисиите на  $CO_2$  при изменение на общата маса на превозното средство

Последващото изменение на емисиите на  $CO_2$  на тежкотоварното превозно средство  $v$ , което трябва да се определи за профила на движение  $mp$  поради последващо изменение на общата маса, която трябва да се припише на тежкотоварното превозно средство за определянето на емисиите на  $CO_2$ , се определя чрез следното линейно приближение:

$$\Delta CO_{2,v,mp}(m) = m (CO_{2,v,r} - CO_{2,v,l}) / (M_r - M_l)$$

където:

$m$  е промяната на общата маса, приписвана на тежкотоварното превозно средство  $v$  за определянето на емисиите на  $CO_2$ :

$CO_{2,v,r}$  са емисиите на  $CO_2$  на тежкотоварното превозно средство  $v$  в g/km без изменение на масата, определени за същия профил на движение  $mp$  и с представителен товар;

$CO_{2v,l}$  са емисиите на  $CO_2$  на тежкотоварното превозно средство  $v$  в  $g/km$  без изменение на масата, определени за същия профил на движение  $mp$  и с малък товар;

$Mr$  е общата маса на симулираното превозно средство без изменение на масата, за същия профил на движение  $mp$  и с представителен товар;

$Ml$  е общата маса на симулираното превозно средство без изменение на масата, за същия профил на движение  $mp$  и с малък товар;

#### 4. Нормализиране за различния обем на отделението за багаж

Тежкотоварните превозните средства от категория О в рамките една и съща подгрупа превозни средства имат отделение за багаж с различен обем. Тъй като транспортната ползност на дадено тежкотоварно превозно средство се увеличава с увеличаването на обема на отделението му за багаж, но по технически причини това увеличаване се свързва с по-високи стойности за емисиите на  $CO_2$ , трябва да се прилага следната корекция за емисиите на  $CO_2$  на тежкотоварното превозно средство  $v$  в подгрупата превозни средства  $sg$ :

$$\Delta CO_{2cv_{v,mp}} = a_{sg,mp} (CV_{sg} - CV_v)$$

където

$a_{sg,mp}$  е линеен коефициент, определен в съответствие с точка 4.1 за периода за докладване за годината на регистрация на тежкотоварното превозно средство  $v$ ;

$CV_v$  е обемът на отделението за багаж на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.

$CV_{sg}$  е технически допустимият максимален обем на отделението за багаж в подгрупата превозни средства  $sg$ , определен в съответствие с точка 2.5 от приложение I;

За тежкотоварни превозни средства от категория N и M, корекцията на емисиите  $\Delta CO2cv_{v,mp}$  на  $CO_2$  е 0.

#### 4.1. Определяне на параметрите за нормализиране

За всеки период за докладване и за всеки профил на движение, параметрите  $a_{sg,mp}$  и  $b_{sg,mp}$  се определят чрез линеен регресионен анализ на корелацията между стойностите  $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$  и стойностите на  $CV_v$ , като се вземат предвид всички новорегистрирани превозни средства  $v$  в подгрупата превозни средства  $sg$ :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

където

$CV_v$  е обемът на отделението за багаж на тежкотоварното превозно средство  $v$ , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.

$reportCO2_{v,mp}$ ,  $\Delta CO2_{v,mp}(m)$  са определени в точка 1.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Правила относно данните, които подлежат на мониторинг и докладване съгласно членове 13а и 13б

### ЧАСТ А: ДАННИ, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ:

- а) идентификационните номера на всички нови тежкотоварни превозни средства, посочени в член 2, които са регистрирани на територията на държавата членка;
- б) наименованието на производителя;
- в) марката (търговското наименование на производителя);
- г) кодът на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие, включително, когато е приложимо, допълващите цифри, посочени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;
- д) за тежкотоварните превозни средства, посочени в член 2, параграф 1, първа алинея, буква а) или б) — информацията за двигателя, посочена във вписвания 23, 23.1 и 26 от сертификата за съответствие;
- е) максималната скорост на тежкотоварното превозно средство, посочена във вписване 29 от сертификата за съответствие;

- ж) етапа на окомплектоване, посочен в избрания образец на сертификата за съответствие в съответствие с точка 2 от приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията<sup>1</sup>;
- з) категорията превозно средство, посочена във вписване 0.4 от сертификата за съответствие;
- и) броят на осите, посочен във вписване 1 от сертификата за съответствие;
- й) TPMLM, посочена във вписване 16.1 от сертификата за съответствие;
- к) копие от криптографския хеш код на файла с протоколите на производителя, посочено във вписване 49.1 от сертификата за съответствие; за тежкотоварните превозни средства, регистрирани до 30 юни 2025 г. производителите могат да докладват само първите 8 символа от криптографския хеш код;
- л) специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочени във вписване 49.5 от сертификата за съответствие;
- м) средният полезен товар, посочен във вписване 49.6 от сертификата за съответствие;
- н) датата на регистрация;
- о) TPMLM на състава за тежкотоварно превозно средство от категория N3 в изключително тежък състав (ЕНС), посочена в член 3, точка 25, както е определено във вписване 16.4 от сертификата за съответствие или сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство;

---

<sup>1</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).

- п) за превозните средства със специално предназначение— тяхното обозначение, посочено във вписване 51 от сертификата за съответствие;
- р) броят задвижващи оси, посочен във вписване 3 от сертификата за съответствие;
- с) за тежкотоварните превозни средства, одобрени съгласно член 2, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/858 — информацията, че тежкотоварното превозно средство е било проектирано и конструирано или адаптирано за използване от службите на гражданската защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред;
- т) за тежкотоварните превозни средства, регистрирани за използване от службите на гражданската защита, противопожарните служби или силите, отговорни за поддържането на обществения ред, потвърждение, че превозното средство е регистрирано за използване от службите на гражданската защита, противопожарните служби или силите, отговорни за поддържането на обществения ред, и че то отговаря на условията, посочени в член 3а от настоящия регламент. За всички тежкотоварни превозни средства, включително индивидуално одобрени тежкотоварни превозни средства, съответната информация е информацията, която трябва да бъде предоставена в ЕС сертификата за съответствие или ЕС сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство или в сертификата за национално индивидуално одобряване в съответствие с образците, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683, независимо от националните освобождавания, приложими съгласно член 45, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858.

ЧАСТ Б: ДАННИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ДОКЛАДВАНИ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ И ДРУГИ СУБЕКТИ

В съответствие с член 13б от настоящия регламент всеки докладващ съобщава следните данни за тежкотоварните превозни средства, за които е задължен да изготви файл с протоколите на производителя (MRF) или информационен файл за превозното средство (VIF) в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.

За тежкотоварните превозни средства, посочени в част А, букви п) и р) от приложение IV, производителят, посочен в член 7а, информира и Комисията в съответствие с член 2, параграфи 4 и 5, ако тежкотоварното превозно средство, което иначе би било освободено от задълженията, определени в член 3а, не е освободено от тези задължения.

Категории/подгрупи превозни средства	Докладващи			
	Производител на първични превозни средства <sup>(1)</sup>	Производител на междинни превозни средства <sup>(2)</sup>	Производител на превозни средства <sup>(3)(6)</sup>	Оправомощена техническа служба <sup>(8)</sup>
N / всички	не е приложимо	не е приложимо	– MRF <sup>(4)</sup> Допълнителна информация*	не е приложимо
M / всички	– VIF <sup>(5)</sup> – MRF <sup>(4)</sup> Допълнителна информация* на първичното превозно средство;	не е приложимо	– VIF <sup>(5)</sup> – MRF <sup>(4)</sup> – Допълнителна информация* на комплектованото или напълно комплектованото превозно средство.	не е приложимо
O / всички	не е приложимо	не е приложимо	– MRF <sup>(7)</sup> – Допълнителна информация*	– MRF <sup>(7)</sup> Допълнителна информация*

- (1) Член 3, точка 29 от Регламент (ЕС) 2017/2400.
- (2) Член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2017/2400.
- (3) Член 3, точка 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400.
- (4) Файл с протоколите на производителя (MRF), член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2017/2400.
- (5) Информационен файл за превозното средство (VIF), член 3, точка 25 от Регламент (ЕС) 2017/2400.
- (6) Член 2, точка 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.
- (7) Файл с протоколите на производителя (MRF), член 2, точка 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.
- (8) Член 8, параграфи 6 и 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.
- \* Допълнителна информация

№	Параметри на мониторинга	Източник	Категории превозни средства, за които се прилага параметър на мониторинга
15	Марка (търговско наименование на производителя)		Всички
24	Наименование и адрес на производителя на предавателната кутия	Точка 0.4 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VI към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
25	Марка (търговско наименование на производителя на предавателната кутия)	Точка 0.1 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VI към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
32	Наименование и адрес на производителя на оста	Точка 0.4 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;

№	Параметри на мониторинга	Източник	Категории превозни средства, за които се прилага параметър на мониторинга
33	Марка (търговско наименование на производителя на оста)	Точка 0.1 от образеца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;
39	Наименование и адрес на производителя на гумата	Точка 1 от образеца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;
40	Марка (търговско наименование на производителя на гумата)	Точка 3 от образеца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;
72	Номер на лиценза за работа със симулационния инструмент		Всички
75	Масови емисии на CO <sub>2</sub> от двигателя при изпитване по Световно хармонизирания цикъл за изпитване в преходни режими (WHTC) (8) (g/kWh)	Точка 1.4.2 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.2 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията <sup>2</sup> , което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 167, 25.6.2011 г., стр. 1).

№	Параметри на мониторинга	Източник	Категории превозни средства, за които се прилага параметър на мониторинга
76	Разход на гориво на двигателя при изпитване WHTC (g/kWh)	Точка 1.4.2 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.2 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
77	Масови емисии на CO <sub>2</sub> от двигателя при изпитване по Световно хармонизирания цикъл за изпитване в преходни режими (WHSC) (9) (g/kWh)	Точка 1.4.1 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.1 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
78	Разход на гориво на двигателя при изпитване WHSC (g/kWh)	Точка 1.4.1 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.1 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
101	За тежкотоварни превозни средства с дата на симулацията след 1 юли 2020 г., номерът на одобряването на типа на двигателя	Точка 1.2.1 от добавката към допълнение 5, 6 или 7 към приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
102	За тежкотоварни превозни средства с дата на симулацията, считано от 1 юли 2021 г. – файла с името на заданието и разширение „vsum“, във формат, използващ като разделител запетая, който съдържа обобщени резултати за всеки симулиран профил на движение и полезен товар	Файл, генериран от симулационния инструмент, посочен в член 5, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2017/2400, като се използва неговата версия с графичен потребителски интерфейс (ГПИ)	Всички

ЧАСТ В: ДИАПАЗОНИ НА СТОЙНОСТТА НА ВЪЗДУШНОТО СЪПРОТИВЛЕНИЕ  
(CDxA) ЗА ЦЕЛИТЕ НА ПУБЛИКУВАНЕТО В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 13В

За целите на осигуряването на публичен достъп в съответствие с член 13в до данните за стойността на CdxA, посочена в графа 23, Комисията използва диапазоните, определени в таблицата по-долу, съдържаща съответния диапазон за всяка стойност на CdxA:

Обхват	Стойност на CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21

Обхват	Стойност на CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

Докладване и управление на данните, посочени в членове 13а-13в

### 1. ДОКЛАДВАНЕ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

- 1.1. Данните, посочени в приложение IV, част А се предават в съответствие с член 13а от звеното за контакт на компетентния орган чрез електронно прехвърляне на данни към Европейската агенция за околна среда.

Звеното за контакт уведомява Комисията и Европейската агенция за околна среда за предаването на данните по електронна поща на следните адреси:

[EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu](mailto:EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu)

както и

[HDV-monitoring@eea.europa.eu](mailto:HDV-monitoring@eea.europa.eu)

## 2. ДОКЛАДВАНЕ ОТ СТРАНА НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

### 2.1. Производителите незабавно съобщават на Комисията следната информация:

- а) наименованието на производителя, както е посочено в сертификата за съответствие или в сертификата за индивидуално одобряване;
- б) световния код за идентифициране на производителя (World Manufacturer Identifier code — код WMI) съгласно Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията<sup>3</sup>, който се използва в идентификационните номера на новите тежкотоварни превозни средства, пускани на пазара;
- в) звеното за контакт, отговарящо за предаването на данните на Европейската агенция за околна среда.

Те уведомяват Комисията без забавяне за всички промени в посочената информация.

Уведомленията се изпращат на адресите, посочени в точка 1.1.

### 2.2. Данните, посочени в приложение I, част Б, точка 2, се предават в съответствие с член 13б от звеното за контакт на производителя чрез електронно прехвърляне на данни към Европейската агенция за околна среда.

Звеното за контакт уведомява Комисията и Европейската агенция за околна среда за предаването на данните със съобщение по електронна поща до адресите, посочени в точка 1.1.

---

<sup>3</sup> Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията от 11 януари 2011 г. относно изискванията за одобрение на типа на поставяните от производителя задължителни табели и на идентификационния номер на превозното средство за моторни превозни средства и техните ремаркета, и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 8, 12.1.2011 г., стр. 1).

### 3. ОБРАБОТВАНЕ НА ДАННИТЕ

3.1. Европейската агенция за околна среда обработва данните, предадени в съответствие с точки 1.1 и 2.2, и записва обработените данни в регистъра.

3.2. 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 следните вписвания на данни:

3.2.1. Идентификационен номер на превозното средство;

3.2.2. Наименование и адрес на производителя;

3.2.3. Марка (търговско наименование на производителя на предавателната кутия);

3.2.4. Наименование и адрес на производителя на оста;

3.2.5. Марка (търговско наименование на производителя на оста);

3.2.6. Наименование и адрес на производителя на гумата;

3.2.7. Марка (търговско наименование на производителя на гумата);

3.2.8. Модел на двигателя;

3.2.9. Модел на предавателната кутия;

3.2.10. Модел на ретардера;

- 3.2.11. Модел на преобразувателя на въртящия момент;
  - 3.2.12. Модел на главното предаване;
  - 3.2.13. Модел на оста;
  - 3.2.14. Модел на аеродинамичните елементи;
  - 3.2.15. Файл с името на заданието и разширение „.vsum“, във формат, използващ като разделител запетая, който съдържа обобщени резултати за всеки симулиран профил на движение и полезен товар.
- 3.3. Когато компетентен орган или производител открие грешки в предоставените данни, без забавяне уведомява Комисията и Европейската агенция за околна среда, като подава доклад за съобщаване на грешка до Европейската агенция за околна среда и изпраща съобщение по електронна поща на адресите, посочени в точка 1.1.
- 3.4. Комисията, с помощта на Европейската агенция за околна среда, проверява съобщените грешки и, когато е целесъобразно, коригира данните в регистъра.
- 3.5. Комисията, с помощта на Европейската агенция за околна среда, осигурява електронни формати за целите на предаването на данни съгласно точки 1.1 и 2.2 в разумен срок преди крайните срокове за предаване на данните.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Регламент (ЕС) 2018/956	Настоящият регламент
Член 1	Член 1, параграф 2
Член 2	Член 2
Член 3	Член 3
Член 4	Член 13а
Член 5	Член 13б
Член 6	Член 13в
Член 7	Член 13г
Член 8	Член 13д
Член 9	Член 13е
Член 10	–
Член 11	Член 14
Член 12	Член 16
Член 13	Член 17
Член 14	–
Приложение I	Приложение IV
Приложение II	Приложение V <sup>а</sup> .