



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 2 октомври 2025 г.
(OR. en)

13259/25

Междуетноститутуционално досие:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	2 октомври 2025 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
Относно:	Изменено предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 1999/62/ЕО, Директива 1999/37/ЕО на Съвета и Директива (ЕС) 2019/520 по отношение на класа емисии на CO ₂ от тежките превозни средства с ремаркета и за поясняване и опростяване на определени разпоредби

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2025) 589 final.

Приложение: COM(2025) 589 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 2.10.2025 г.
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Изменено предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/62/ЕО, Директива 1999/37/ЕО на Съвета и Директива (ЕС) 2019/520 по отношение на класа емисии на CO₂ от тежките превозни средства с ремаркета и за поясняване и опростяване на определени разпоредби

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

В политическите насоки за Европейската комисия 2024—2029 г.¹ беше обявено, че Комисията ще направи предложения за опростяване и консолидиране на законодателството на Европейския съюз. В съобщението „Една опростена и по-експедитивна Европа“² е посочено, че законодателството трябва да бъде просто, лесно за разбиране и прилагане, ясно формулирано и недвусмислено.

С настоящото изменено предложение за директива за изменение ще се променят някои разпоредби на Директива 1999/62/ЕО³, които се позовават на други части от законодателството на ЕС, за да станат по-ясни, по-прости и по-прецизни.

На 4 май 2023 г. Комисията прие първоначалното предложение за директивата за изменение⁴ (наричано по-нататък за краткост „първоначалното предложение“). Целта на първоначалното предложение беше да се определят правилата, с които да се включи въздействието на ремаркета върху емисиите на CO₂ от комбинациите от тежкотоварни автомобили в схемите за пътно таксуване, които диференцират пътните такси въз основа на емисиите на CO₂ от превозните средства. За осигуряване на правна яснота щяха да се променят и някои разпоредби на директивата, съдържащи позовавания на други актове на ЕС.

Директива 1999/62/ЕО урежда ТОЛ таксите и таксите за ползване, налагани на превозните средства. Директивата се основава на принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“. Съгласно принципа „замърсителят плаща“ пътните такси може да се определят въз основа на екологичните характеристики на превозните средства, за да се стимулира подновяването на автомобилния парк по начин, намаляващ отрицателното въздействие на автомобилния транспорт върху околната среда.

Директива 1999/62/ЕО беше изменена с Директива (ЕС) 2022/362⁵, като наред с останалите промени се даде възможност за пътно таксуване въз основа на емисиите на CO₂ от превозните средства. Тази система дава възможност секторът на автомобилния транспорт да допринесе за постигане на целите на ЕС за климата и енергетиката. Съответно в директивата се съдържат няколко позовавания на актове на ЕС,

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_bg?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_BG.pdf.

² Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Една опростена и по-експедитивна Европа: Съобщение относно изпълнението и опростяването, COM(2025) 47 final.

³ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187 20.7.1999 г., стр. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 1999/62/ЕО, Директива 1999/37/ЕО на Съвета и Директива (ЕС) 2019/520 по отношение на класа емисии на CO₂ от тежките превозни средства с ремаркета

⁵ Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (ОВ L 69, 4.3.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

регламентиращи характеристиките на емисиите на CO₂ от тежки превозни средства. По-специално въпросът е уреден в Съюза с Регламент (ЕС) 2019/1242 за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства⁶ и Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежки превозни средства⁷.

В периода след приемането на първоначалното предложение в тези регламенти бяха направени изменения, които засегнаха позоваващите се на тях разпоредби на Директива 1999/62/ЕО. Това намали правната яснота и увеличи както пречките за изпълнението, така и административните пречки. Други разпоредби на Директива 1999/62/ЕО вече не са актуални вследствие на измененията на регламентите.

Регламент (ЕС) 2019/1242 беше изменен с Регламент (ЕС) 2024/1610⁸. Основните промени включваха определяне на нови цели за намаляване на емисиите на CO₂ до 2040 г. и разширяване на обхвата на регламента с нови групи превозни средства. Освен това беше променена и структурата на регламента, така че някои позовавания на него в Директива 1999/62/ЕО и в първоначалното предложение вече не са актуални. Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията беше изменен с Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията⁹. Измененията включваха промяна на структурата на информационния файл за клиента — документът, в който се посочват емисиите на CO₂ от нови превозни средства.

С настоящото изменено предложение се запазват целите на първоначалното предложение (по отношение на въздействието на ремаркетата). Първо, с него ще се коригират позоваванията на горепосочените регламенти в Директива 1999/62/ЕО, за да се увеличи правната яснота на съответните разпоредби. Второ, в него се предоставя достатъчен срок за изпълнение на измененията в Регламент (ЕС) 2019/1242, отразени в Директива 1999/62/ЕО, като например разширяването на обхвата с включване на нови подгрупи превозни средства¹⁰. Трето, в него ще бъдат включени конкретни разпоредби, в които е посочено как се третират определени превозни средства, обхванати от горепосочените регламенти, в случаите, които може да доведат до двусмислено

⁶ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Регламент (ЕС) 2024/1610 на Европейския парламент и на Съвета от 14 май 2024 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ 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 (ОВ L, 2024/1610, 6.6.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията от 5 юли 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2400 по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на камиони със средна товароподемност, тежкотоварни камиони и тежки автобуси и за въвеждане на електрически превозни средства и други нови технологии (ОВ L 212, 12.8.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Вж. съображение 29 от Директива (ЕС) 2022/362.

тълкуване съгласно Директива 1999/62/ЕО, за да се гарантира хармонизиран подход в целия ЕС.

Настоящото предложение се представя една година след приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610, за да се поясни как направените с регламента промени следва да бъдат въведени в Директива 1999/62/ЕО. Непредвидените промени на траекторията за намаляване на емисиите, с която се определя разпределението в класовете емисии на CO₂ от превозните средства, започват да действат от 1 юли 2026 г.¹¹

Също така с настоящото предложение Директива 1999/62/ЕО се опростява, като се заличават разпоредбите, съгласно които обхватът на директивата може да се разширява с включване на групи превозни средства, които вече са обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400, но още не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242. Първоначално двата регламента имаха различен обхват. С Регламент (ЕС) 2024/1610 обаче обхватът на Регламент (ЕС) 2019/1242 се разшири, така че той вече съвпада с обхвата на Регламент (ЕС) 2017/2400. Затова разпоредбите на Директива 1999/62/ЕО, с които се решаваше въпросът с разликата в обхвата на двата регламента, вече не са актуални и може да се заличат.

По същата причина Комисията възнамерява да отмени Решение за изпълнение (ЕС) 2023/2698 на Комисията¹², когато еталонните емисии на CO₂ за подгрупи превозни средства 1, 2, 3, 11, 12 и 16 бъдат публикувани в актове за изпълнение, приети в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242. Подгрупите превозни средства, обхванати от посоченото решение за изпълнение, вече са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242 и се възнамерява да се публикуват еталонните емисии на CO₂ за подгрупите превозни средства съгласно посочения регламент. В Директива 1999/62/ЕО вече е посочено, че след като еталонните емисии на CO₂ бъдат публикувани съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242, следва да се използват тези стойности, а не публикуваните съгласно Директива 1999/62/ЕО.

Настоящото предложение допринася за постигането на целта за поддържане на високо качество и съгласуваност на законодателството на ЕС. С него се увеличават правната яснота и сигурността, за да могат националните администрации и предприятията да разбират по-ясно своите права и задължения.

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

С настоящото предложение се цели да се коригират разпоредбите на Директива 1999/62/ЕО, съдържащи позовавания, станали неясни след измененията на съответните регламенти; и да се заличат други разпоредби, които вече не са актуални. Предложените промени — заедно с включените в първоначалното предложение — са по същество в съответствие с мерките, приети съгласно Директива (ЕС) 2022/362.

¹¹ Вж. подробното разяснение за член 2, параграф 1, точка 37 по-долу.

¹² Решение за изпълнение (ЕС) 2023/2698 на Комисията от 4 декември 2023 г. за определяне на еталонните емисии на CO₂ за групи тежки превозни средства, които не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета по силата на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L, 2023/2698, 6.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение засяга съдържащите се в Директива 1999/62/ЕО позовавания на Регламент (ЕС) 2019/1242 и на Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията. Необходимо е да се осигури съответствие на позоваванията, като се вземат предвид досегашните и (доколкото е възможно) бъдещите изменения в посочените регламенти.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на Директива 1999/62/ЕО са членове 91 и 113 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Настоящото предложение се отнася за налагането на пътни такси за превозни средства — област, за която е приложим член 91, параграф 1 от ДФЕС. Съответно правното основание на настоящото предложение е член 91, параграф 1 от ДФЕС.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки, съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС. Само ЕС обаче може да адаптира съществуващите правила на ЕС. Такъв е случаят с корекциите на съдържащите се в Директива 1999/62/ЕО позовавания на други актове на ЕС.

- **Пропорционалност**

С настоящото предложение ще се коригират несъответствия между актове на ЕС. Съответно с него не се надхвърля необходимото за постигане на целите на Договорите.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативният акт — предмет на изменението, е директива, актът за изменение следва да има същата форма.

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

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

С настоящото предложение се подобрява правният текст на акт на ЕС, без да се променя първоначалният му смисъл. Затова последваща оценка не е необходима.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията поддържа редовни контакти със структурите, събиращи пътни такси, и доставчиците на услуги за пътно таксуване. С неточните позовавания се създават конкретни затруднения, които са обсъдени с тези заинтересовани страни. Комисията е оказвала подкрепа на заинтересованите страни за изпълнението на директивата.

- **Събиране и използване на експертен опит**

В анализа на Комисията за подготовката на настоящото предложение е взета предвид информацията, получена от заинтересованите страни и националните експерти.

- **Оценка на въздействието**

С настоящото предложение ще се подобри правният текст на законодателен акт на ЕС и неговото съгласуване с други законодателни актове на ЕС, но няма да се промени политика. Затова оценка на въздействието не е необходима.

- **Пригодност и опростяване на нормативната уредба**

С настоящото предложение ще се спомогне за постигане на целите за пригодност на нормативната уредба, тъй като ще се опрости текстът на директивата и ще се увеличи нейната правна яснота. Това ще бъде от полза за предприятията в сектора на автомобилния транспорт — които са предимно микро-, малки и средни предприятия — като се поясни кога и кои превозни средства отговарят на изискванията за по-изгодни ТОЛ такси.

- **Основни права**

Предложението е съобразено с основните права и спазва принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

С настоящото предложение ще се подобри правният текст на акт на ЕС, без да се променя политиката. Съответно то няма отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

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

Директива 1999/62/ЕО включва специални изисквания за докладване за държавите членки, свързани с изменението на таксите за инфраструктура и таксите за ползване в зависимост от екологичните показатели на превозните средства.

С измененото предложение се подобрява правният текст на акт на ЕС, за да се опрости, поясни и прецизира. Съответно няма нужда от план за изпълнение, мониторинг или оценка.

Предлага се нова разпоредба, с която се дава възможност на производителите да определят емисиите на CO₂ на двугоривни превозни средства, ако превозните средства са били произведени, преди тази технология да бъде обхваната от Регламент (ЕС) 2017/2400. Въвежда се нов механизъм за докладване, за да се осигури надзор по отношение на използването предвидения в Регламент (ЕС) 2017/2400 симулационен инструмент за цели, различни от определените в посочения регламент, тъй като симулационният инструмент представлява софтуер с отворен код и може да се използва неправомерно.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Държавите членки трябва да транспонират коригираните позовавания на нормативни разпоредби, доколкото тези позовавания са вече включени в тяхното национално законодателство¹³. Уведомленията за мерките за транспониране трябва да се

¹³ Някои държави членки са спазили задълженията за транспониране, като са включили в своето национално законодателство позовавания на правото на ЕС. Съответно може да не е необходимо тези

придружават от един или повече документи, в които е обяснена връзката между изменената част от Директива 1999/62/ЕО и съответната част от националното законодателство.

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

По-долу са обяснени измененията в първоначалното предложение.

Член 1, параграф 1: Член 2 — Определения

Член 2, параграф 1, точка 28: определение за „емисии на CO₂“

Правната яснота на това определение следва да бъде подобрена, тъй като позоваването на Регламент (ЕС) 2017/2400 е неточно. Това определение не беше изменено в първоначалното предложение.

В Регламент (ЕС) 2017/2400 е посочена структурата на информационния файл за клиента — документът, изготвян от производителите за доказване на емисиите на CO₂ от нови превозни средства. Първоначално специфичните емисии на CO₂ от едно превозно средство се докладваха в точка 2.3 от информационния файл за клиента. След приемането на Регламент (ЕС) 2022/1379 тази информация вече се докладва в точка 2.6 от информационния файл за клиента. Новата структура на информационния файл за клиента се счита за стабилна с оглед на бъдещите изменения.

Освен това в Директива 1999/62/ЕО ще бъде отразено разширяването на обхвата на Регламент (ЕС) 2019/1242 с включване на автобуси след приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610. Съответно в определението следва да се поясни, че специфичните емисии на CO₂ за тежкотоварни автомобили (в gCO₂/t-km) се докладват в точка 2.6.1 от информационния файл за клиента, докато специфичните емисии на CO₂ за автобуси (в gCO₂/пътник-km) се докладват в точка 2.6.4 от информационния файл за клиента.

Определението за „емисии на CO₂“ от тежко превозно средство съответно се коригира с позоваване на точните полета от информационния файл за клиента.

Член 2, параграф 1, точка 30: определение за „превозно средство с ниски емисии“

В първоначалното предложение беше включено изменение на това определение, но то вече не е актуално след приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610.

Това определение следва да бъде опростено. Следващото разяснение се отнася за следните разпоредби на директивата: член 2, параграф 1, точка 30, буква б) и точка 38, буква б), член 7жа, параграф 1, трета алинея и член 7жа, параграф 7. В подробното разяснение на тези разпоредби има позоваване на настоящия раздел.

В Директива 1999/62/ЕО се съдържат разпоредби за разширяване на нейния обхват с включване на нови групи превозни средства, които още не са били обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, но вече са били обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400.

държави членки да променят своите национални актове за транспониране. Въпреки това те следва да уведомят Комисията, ако случаят е такъв.

Първоначално от Регламент (ЕС) 2019/1242 беше обхванато само подмножество от групите превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400¹⁴.

В Директива 1999/62/ЕО беше предвидена възможност в обхвата ѝ да бъдат включени останалите групи превозни средства веднага след като станат налични данните за емисиите на CO₂ от превозните средства от тези групи¹⁵. Причината за това е, че към момента на приемането на Регламент (ЕС) 2019/1242 не беше известно кога нейният обхват ще бъде разширен с включване на останалите групи превозни средства.

Регламент (ЕС) 2019/1242 беше изменен с Регламент (ЕС) 2024/1610, така че да включва всички групи превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400. Затова разпоредбите на Директива 1999/62/ЕО, с които се решаваше въпросът с разликата в обхвата на двата регламента, вече не са актуални. Тези разпоредби следва да се заличат, за да се опрости и поясни текстът на директивата.

Затова буква б) в определението за „превозно средство с ниски емисии“ се заличава.

Член 2, параграф 1, точка 35: определение за „група превозни средства“

Правната яснота на това определение следва да бъде подобрена. Това определение не беше изменено в първоначалното предложение, но сега се изменя, защото позоваването на таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 е неточно.

В таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 са определени групите превозни средства за тежкотоварни камиони. Обхватът на Регламент (ЕС) 2019/1242 обаче беше разширен с включване и на подгрупите превозни средства, определени в таблици 2—6 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 (например камиони със средна товароподемност и автобуси). Освен това в Регламент (ЕС) 2017/2400 групите превозни средства са определени в член 4, първа алинея, където се съдържа позоваване на тези таблици и също така се предвиждат бъдещите промени в приложенията към посочения регламент.

Съответно определението за „група превозни средства“ се коригира с позоваване на член 4, първа алинея от Регламент (ЕС) 2017/2400.

¹⁴ На превозните средства, обхванати първоначално от Регламент (ЕС) 2019/1242 (подгрупи 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH), се дължат около 73 % от емисиите на CO₂ от тежки превозни средства. На групите превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400, се дължат 98 % от емисиите на CO₂ от тежки превозни средства. Превозните средства, на които се дължат останалите 2 %, не може да се включат в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/2400. В това отношение вж. раздел 17.3 от приложение 8 към част 2 от SWD (2023) 88, в който се съдържа оценката на въздействието, придружаваща предложението, довело до приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610.

¹⁵ За разширяване на обхвата на Директива 1999/62/ЕО следва да бъде публикуван акт за изпълнение на основание член 7жа, параграф 7. След като бъде приет, в член 7жа, параграф 1, трета алинея е предвидено, че превозните средства от съответните групи може да бъдат разпределени в емисии на CO₂ клас 4 (превозни средства с ниски емисии). Тези превозни средства обаче не може да се разпределят в класове 2 и 3, защото разпределянето в тези класове е въз основа на траектория за намаляване на емисиите за подгрупите превозни средства, за които се изисква целите за намаляване на емисиите на CO₂ за тези групи да бъдат определени в Регламент (ЕС) 2019/1242.

Член 2, параграф 1, точка 37: определение за „траектория за намаляване на емисиите“

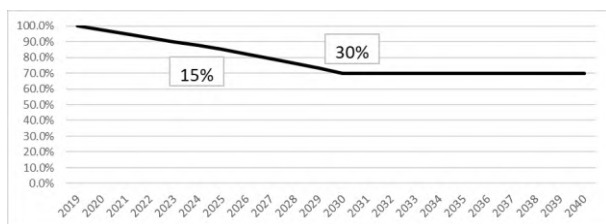
Правната яснота на това определение следва да бъде подобрена, като се запази неговият първоначален смисъл. В първоначалното предложение беше включено изменение на това определение, но в него не бяха отразени всички промени, въведени с Регламент (ЕС) 2024/1610. Това определение се изменя, както следва:

- Последното изречение представлява самостоятелна нормативна разпоредба, засягаща възможни корекции на еталонните емисии на CO₂. Такива корекции се правят на основание на актовете, приемани съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/2142. Тази нормативна разпоредба не следва да бъде част от определение и затова се премества в член 7жа, параграф 1¹⁶.
- В определението е описана математическа формула и затова то е трудно за разбиране без задълбочено познаване на Регламент (ЕС) 2019/1242 и приложенията към него. Когато беше приет Регламент (ЕС) 2024/1610, същата формула беше въведена в точка 5.1.2.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242. Освен това тази формула обхваща траекториите за намаляване на емисиите на автобуси, които не са включени в текущото определение в Директива 1999/62/ЕО, въпреки че обхватът на директивата ще бъде разширен с включване на тези превозни средства. Формулата в приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 се счита за стабилна с оглед на бъдещите изменения на посочения регламент. Затова в определението сега се включва позоваване на тази формула.
- Формата на траекторията за намаляване на емисиите се промени с приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610 вследствие на позоваванията на Регламент (ЕС) 2019/1242 в определението и без изрично решение, основано на съображения на политиката. Вследствие на това праговете за емисии на CO₂ класове 2 и 3 станаха по-строги и по-малък брой конвенционални превозни средства ще отговарят на изискванията за включване в тези класове.

Първо се обяснява целта на траекторията за намаляване на емисиите. Траекторията за намаляване на емисиите определя праговете за класификацията на превозни средства в емисии на CO₂ класове 2 и 3, така че те да намаляват във времето. Емисии на CO₂ класове 2 и 3 са предвидени да стимулират подобрения в ефективността на конвенционалните превозни средства, работещи с изкопаеми горива. Формата на траекторията за намаляване на емисиите, приета в Директива (ЕС) 2022/362 за подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH (наричани по-нататък за краткост „първоначални подгрупи превозни средства“), е показана на следващата илюстрация. В определението за траекторията за намаляване на емисиите за периода до 2030 г. включително се използва коефициентът на намалението на емисиите на CO₂ (R-ET_y), посочен в Регламент (ЕС) 2019/1242. R-ET_y на свой ред зависи от целите за намаляване на емисиите на CO₂ за 2015 и 2030 г., които са определени в посочения регламент. За периода от 2031 г. нататък определението на траекторията за намаляване на емисиите е линейно на ниво, съответстващо на целта за намаляване на емисиите на CO₂ с 30 %. Тази линейност отразява подобрението

¹⁶ Вж. също разяснението за член 7жа, параграф 1 по-долу.

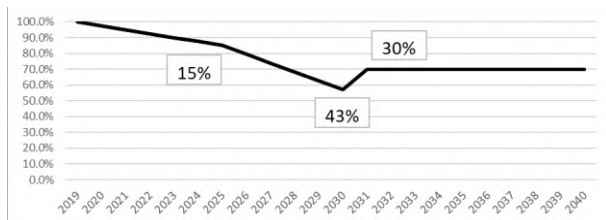
в ефективността по отношение на емисиите на CO₂, което може да се постигне от конвенционалните превозни средства.



С Регламент (ЕС) 2024/1610 целта за намаляване на емисиите на CO₂ за 2030 г. се увеличи от 30 % на 43 %. С тази промяна от производителите се изисква да ускорят внедряването на превозни средства с нулеви емисии. Тази цел обаче засяга и траекторията за намаляване на емисиите в настоящата директива и съответните прагове за емисии на CO₂ класове 2 и 3, които са предвидени изключително за конвенционалните превозни средства.

Новата форма на траекторията за намаляване на емисиите, като е в сила понастоящем, има по-стръмен наклон и съответно по-строги прагове за емисии на CO₂ класове 2 и 3 до 2030 г. включително. За периода от 2031 г. нататък траекторията за намаляване на емисиите остава линейна на ниво, съответстващо на целта за намаляване на емисиите на CO₂ с 30 %.

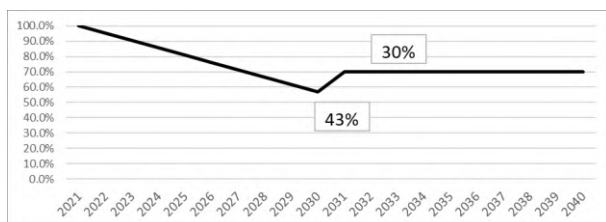
За първоначалните подгрупи превозни средства това засяга траекторията между периодите за докладване от 2026 до 2030 г. включително, както е показано на графиката по-долу. Съответно разпределянето на превозните средства от тези подгрупи ще бъде засегнато от началото на периода за докладване за 2026 г. — 1 юли 2026 г.



За подгрупите превозни средства с референтен период 2021 г. (тоест подгрупи 1, 2, 3, 11, 12 и 16) това засяга траекторията от началото до 2030 г., както е показано на следващата фигура¹⁷. Съответно разпределянето на превозните средства от тези подгрупи ще бъде засегнато от момента, в който обхватът на Директива 1999/62/ЕО бъде разширен с включване на тези подгрупи превозни средства¹⁸.

¹⁷ Новата форма на траекторията за намаляване на емисиите от подгрупи превозни средства 1, 2, 3, 11, 12 и 16 е различна от формата на траекторията за намаляване на емисиите от първоначалните подгрупи превозни средства поради междинната цел за намаляване на емисиите на CO₂ за 2025 г. за първоначалните подгрупи превозни средства.

¹⁸ Вж. разяснението по-долу за член 7жа, параграф 1 по отношение на момента на разширяването на обхвата.



Затова определението се изменя, за да се възстанови първоначалната форма на траекторията за намаляване на емисиите, показана на първата фигура по-горе, като се посочи изрично както целта за намаляване на емисиите на CO₂ за 2030 г., така и линейността на траекторията след 2030 г.

Член 2, параграф 1, точка 38: определение за „еталонни емисии на CO₂ на група превозни средства“

Това определение може да бъде опростено и неговата правна яснота следва да бъде подобрена. В първоначалното предложение беше включено изменение на това определение, но посоченото предложение вече не е актуално след приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610. Определението за „еталонни емисии на CO₂ на група превозни средства“ се изменя, както следва:

Първо, член 2, параграф 1, точка 38, буква а) се опростява с позоваване на определението за еталонни емисии на CO₂ в член 3, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242. Двете определения са равносилни, тъй като и двете се позовават на точка 3 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242. С тази промяна текстът на определението се съгласува с текстовете на всички останали определения в Директива 1999/62/ЕО, съдържащи позовавания на Регламент (ЕС) 2019/1242.

Второ, член 2, параграф 1, точка 38, буква б) вече не е актуален поради причините, посочени в разяснението за определението за „превозно средство с ниски емисии“ по-горе. Затова буква б) от определението се заличава, за да се опрости разпоредбата.

Член 1, параграф 2: Член 7жа — Изменения на таксите за тежките превозни средства

Член 7жа, параграф 1, втора — четвърта алинея: задължение за вариране на таксите въз основа на емисиите на CO₂

Тази разпоредба следва да бъде опростена, за да могат националните администрации и предприятията да разбират ясно своите права и задължения. Освен това трябва да бъде установен достатъчен срок за нейното изпълнение. В първоначалното предложение беше включено изменение за опростяване на тази разпоредба, но в него не беше посочен ясен срок за изпълнението на промените, въведени с Регламент (ЕС) 2024/1610, от националните администрации и предприятията.

Първо следва да се поясни текущата структура на действащия член 7жа, параграф 1, втора — четвърта алинея, за да се разбере целта на настоящия раздел:

- Член 7жа, параграф 1, втора алинея се отнася за подгрупи превозни средства, които са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242;
- Член 7жа, параграф 1, трета алинея се отнася за разширяването на обхвата на Директива 1999/62/ЕО с включване на групи превозни средства, които вече са обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400, но още не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242; и

- Член 7жа, параграф 1, четвърта алинея се отнася за разширяването на обхвата на Директива 1999/62/ЕО с включване на нови подгрупи превозни средства след включването им в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/1242.

Причините за изменението на член 7жа, параграф 1, втора — четвърта алинея са следните:

- И трите алинеи съдържат позовавания на член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242, за да се посочат подгрупите превозни средства, обхванати от посочения регламент. С Регламент (ЕС) 1242/1610 обаче структурата на посочения регламент беше променена, така че обхванатите подгрупи превозни средства вече не са посочени в член 2, параграф 1, а в точка 1 от приложение I към него. Съответно позоваванията на член 2, параграф 1 от посочения регламент са неточни.
- Член 7жа, параграф 1, трета алинея вече не е актуална поради причините, посочени в по-горе в разяснението за определението за „превозно средство с ниски емисии“.
- Корекциите на еталонните емисии на CO₂ съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/2142 не са обхванати от член 7жа, параграф 1, а са обхванати от последното изречение на определението за траектория за намаляване на емисиите. Както обаче е разяснено по-горе в раздела за определението за „траектория за намаляване на емисиите“, последното изречение представлява самостоятелна нормативна разпоредба, а не определение, и затова следва да бъде в член 7жа, параграф 1.
- Освен това срокът за изпълнението на корекциите на еталонните емисии на CO₂ е недостатъчен. Съгласно Директива 1999/62/ЕО корекциите се прилагат „за отчетните периоди, започващи след съответните дати на прилагане на същите делегирани актове;“. Не е предвиден обаче срок за изпълнение, ако тези актове са приети малко след началото на период за докладване.
- Текстът на член 7жа, параграф 1, четвърта алинея е неточен по отношение на момента, в който обхватът на Регламент (ЕС) 2019/1242 бъде разширен с включване на нови подгрупи превозни средства. По-конкретно в тази разпоредба е посочено, че вариранията на пътните такси за нови подгрупи превозни средства се прилагат от датата на влизане в сила на определените чрез законодателен акт на Съюза траектории за намаляване на емисиите за подгрупи превозни средства, които не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242. Няма обаче акт на Съюза, който ще влезе в сила и ще определи стойностите на траекториите за намаляване на емисиите на дадена група превозни средства. Вместо това траекторията за намаляване на емисиите за дадена група превозни средства се изчислява по формулите, вече предвидени в определението по член 2, параграф 1, точка 37 от директивата. Траекторията за намаляване на емисиите за дадена подгрупа превозни средства се формира от производението на целите за намаляване на емисиите на CO₂ за подгрупата (както е определено в член 3а и точка 4.3 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242) и еталонните емисии на CO₂ за подгрупата (публикувани в акт съгласно член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242 в годината след референтния период за подгрупата)¹⁹.

¹⁹ Моментът на публикуването на акта от своя страна зависи от референтния период за дадена група, както е определено в точка 3.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242. Референтният

Съответно траекторията за намаляване на емисиите за дадена подгрупа превозни средства може да се изчисли, когато бъдат публикувани еталонните емисии на CO₂ за подгрупата. Посоченият в член 7жа, параграф 1, четвърта алинея момент за разширяването на обхвата с нови подгрупи превозни средства съответно е свързан с публикуването на еталонни емисии на CO₂ за тези подгрупи превозни средства в акт съгласно член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242.

- В същата алинея не е определен срок за изпълнението на разширяването на обхвата на Директива 1999/62/ЕО с включване на нови подгрупи превозни средства. Акт, приет съгласно член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242, влиза в сила на датата, на която адресатите му бъдат уведомени за него. Класификацията на превозни средства от тези подгрупи в класове емисии на CO₂ обаче изисква работа по електронните системи за пътно таксуване, координация между националните органи и доставчиците на услуги за пътно таксуване и комуникация с ползвателите на пътищата относно техните права. Тази работа изисква около шест месеца.

Поради тези причини член 7жа, параграф 1, втора — четвърта алинея се изменят, както следва:

- Трите алинеи се опростяват като:
 - позоваванията на Регламент (ЕС) 2019/1242 се коригират: позоваването на „член 2, параграф 1, букви а) — г) от Регламент (ЕС) 2019/1242“ се заменя с текста „подгрупите превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242“;
 - третата алинея, която вече не е актуална, се заличава. По същата причина се заличава и алинеята относно варирането на емисиите на CO₂ класове 1, 4 и 5 в първоначалното предложение;
 - досегашните втора и четвърта алинея се обединяват, защото и двете се отнасят за включването на подгрупите превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, във варирането на таксите за инфраструктура, уредено в член 7жа;
- Добавя се нова алинея, с която в този член се прехвърля разпоредбата относно коригирането на еталонните емисии на CO₂ от определението за траектория за намаляване на емисиите.
- Въвеждат се следните промени за поясняване на срока за изпълнение на промените съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242 в Директива 1999/62/ЕО:
 - Моментът на разширяването на обхвата с включване на нови подгрупи превозни средства (вследствие на разширяването на обхвата на Регламент (ЕС) 2019/1242) следва да бъде пояснен. Това разширяване засяга всички подгрупи превозни средства с референтен период, различен от 2019 г. (вж. бележка под линия 19). Заличават се позоваванията на *влизането в сила на траектории за намаляване на емисиите*. Както е обяснено по-горе, моментът, от който съответното вариране следва да се

период за подгрупите превозни средства, първоначално обхванати от посочения регламент (подгрупи 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH), е 2019 г. Референтният период за подгрупи превозни средства 1, 2, 3, 11, 12 и 16 е 2021 г. Референтният период за всички останали подгрупи е 2025 г.

прилага, е свързан с публикуването на приетите в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242 еталонни емисии на CO₂ за съответната подгрупа превозни средства. Затова в член 7жа, параграф 1 също е посочено публикуването на тези актове.

- Предоставя се шестмесечен срок за изпълнение след датата на публикуване на еталонните емисии на CO₂, приети в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242. Еталонните емисии на CO₂ за първоначалните подгрупи превозни средства са вече публикувани и затова е посочена изрично датата на прилагане за тези подгрупи — 13 май 2023 г.²⁰
- Предоставя се шестмесечен срок за изпълнение, в случай че са необходими корекции на еталонните емисии на CO₂ на основание член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242. Датата на прилагане на тези корекции е посочена като „първия ден на шестия месец след тяхното публикуване“, за да се гарантира еднакво третиране на подобни превозни средства в различните държави и да се предотврати нарушаване на конкуренцията между транспортни оператори, притежаващи подобни превозни средства.

Тъй като акт съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242 се очаква да бъде приет и да се прилага за първоначалните подгрупи превозни средства от периода за докладване за 2025 г. нататък и тъй като е възможно шестмесечният срок да изтече около момента на приемане на настоящото предложение, датата на прилагане за тези подгрупи превозни средства може да се окаже твърде скорошна или неясна. Корекцията съгласно директивата следва да се прилага от 1 юли 2026 г., за да бъде ясна датата на прилагане на корекциите за тези подгрупи превозни средства и да се осигури достатъчен срок за изпълнение²¹.

Член 7жа, параграф 2: определяне на класове емисии на CO₂ за превозните средства

Тази разпоредба не беше изменена в първоначалното предложение. След въведените с регламенти (ЕС) 2024/1610 и (ЕС) 2022/1379 промени обаче се наложи тя да се измени. Тя следва да бъде изменена, за да се посочи как се класифицират превозните средства в определени случаи, които може да бъдат тълкувани нееднозначно съгласно Директива 1999/62/ЕО, за да се гарантира хармонизиран подход в целия ЕС.

В този параграф се посочва как се:

²⁰ Тази дата е две години след влизането в сила на Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията от 10 май 2021 г. за публикуване на списък със стойности на емисиите на CO₂ по производители, както и средните специфични емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза, и еталонните емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета за периода за докладване за 2019 г. (ОВ L 167, 12.5.2021 г., стр. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ Това е в съответствие с актуалния вариант на последното изречение от определението за траектория за намаляване на емисиите. В тази разпоредба е посочено, че коригираните стойности се прилагат от периода за докладване, започващ след датата на прилагане на акта, която ще бъде 1 юли 2026 г.

- а) прекласифицират превозните средства въз основа на траекторията за намаляване на емисиите, както е първоначално определено в Директива (ЕС) 2022/362;
- б) класифицират превозните средства с информационен файл за клиента, които са регистрирани преди началото на траекторията за намаляване на емисиите;
- в) класифицират специализираните превозни средства;
- г) класифицират модернизираните превозни средства с нулеви емисии; и
- д) класифицират двугоривните превозни средства.

С уреждането на тези случаи в правото на ЕС се осигурява правна яснота за изпълнението на директивата.

- *Прекласифициране на превозните средства въз основа на първоначалното определение за траектория за намаляване на емисиите.* С настоящото предложение се цели да се възстанови първоначалната форма и смисъл на определението за траекторията за намаляване на емисиите²². Възможно е обаче превозни средства да са разпределени в неизгоден клас емисии на CO₂ преди приемането на настоящото предложение.

За да осигурят еднакви условия за превозните средства, разпределени в клас емисии на CO₂ след приемането на настоящото предложение, и превозните средства, разпределени въз основа на цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 43 % за 2030 г., държавите членки трябва да преразпределят тези превозни средства в срок от два месеца след влизането в сила на настоящото предложение

Тази разпоредба е необходима само ако настоящото предложение влезе в сила след 1 юли 2026 г. (и засегне превозните средства от първоначалните подгрупи) или след като обхватът на Директива 1999/62/ЕО бъде разширен с включване на подгрупи превозни средства 1, 2, 3, 11, 12 и 16²³. Тази разпоредба няма да бъде необходима, ако настоящото предложение влезе в сила преди тези два момента.

- *Превозни средства с информационен файл за клиента, които са регистрирани преди началото на траекторията за намаляване на емисиите.* В Директива 1999/62/ЕО не е уредено определянето на класове емисии на CO₂ за превозни средства, които са регистрирани преди началото на траекторията за намаляване на емисиите за съответната подгрупа превозни средства, но за които притежателите могат да предоставят доказателство за емисиите на CO₂ въз основа на информационния файл за клиента.

За подгрупите превозни средства с референтен период 2021 или 2025 г. има несъответствие между годината, в която започва траекторията за намаляване на емисиите, и крайните срокове, в които производителите трябва да осигурят информационния файл за клиента за новите превозни средства²⁴. По-конкретно

²² Вж. разяснението за член 2, параграф 1, точка 37 по-горе.

²³ Вж. разяснението по-долу за член 7жа, параграф 1 по отношение на момента на разширяването на обхвата.

²⁴ Траекторията за намаляване на емисиите започва през референтния период за съответната подгрупа превозни средства (както е определено в точка 3.2 от приложение I към

крайният срок, в който производителите трябва да направят това, е преди началната година на траекторията за намаляване на емисиите.

В член 7жа, параграф 2, буква а) се пояснява, че превозните средства, за които може да се предостави доказателство за емисиите на CO₂, отговарят на изискванията за даден клас емисии на CO₂ въз основа на стойностите за първата година на траекторията за намаляване на емисиите за съответната подгрупа. С настоящото предложение ще се гарантира хармонизиран подход в ЕС.

- *Специализирани превозни средства.* В Регламент (ЕС) 2019/1242 се определят подгрупи специализирани превозни средства, за да се прави разлика между превозните средства, използвани за специфични дейности (събиране на отпадъци, строителни работи и пр.²⁵), и другите видове превозни средства. Това е така, защото типичният начин на използване на специализираните превозни средства е различен от типичния начин на използване на превозните средства, предназначени за превоз на пътници или товари. На специализираните превозни средства — те се използват предимно в градовете — се дължат около 2 % от емисиите на тежките превозни средства²⁶.

Производителите не са длъжни да идентифицират дадено тежко превозно средство като специализирано, защото крайната употреба на превозното средство може да не е уточнена към момента на производство. Превозните средства се идентифицират като специализирани след първата им регистрация за целите на Регламент (ЕС) 2019/1242. Съответно в получения от притежателя на превозното средство информационен файл за клиента не е посочено дали превозното средство е специализирано или не. Затова тези превозни средства не може да се считат за отделна подгрупа съгласно Директива 1999/62/ЕО в досегашния ѝ вид.

Включването на подгрупи специализирани превозни средства в Директива 1999/62/ЕО ще означава, че след регистрацията на превозното средство ще трябва да се издават допълнителни документи за неговото идентифициране като специализирано. Административната тежест ще бъде несъразмерна на малкия дял от емисиите на специализираните превозни средства и малкия им пробег по пътищата, обхванати от член 7жа на директивата (магистрала и пътища от трансевропейската транспортна мрежа). Освен това се създава риск от несъгласувано прилагане в различните държавите членки, ако в директивата не бъде определена процедурата за

Регламент (ЕС) 2019/1242), но крайните срокове за производителите са посочени в членове 9 и 24 от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и зависят от групата превозни средства. За първоначалните подгрупи превозни средства двете дати съвпадат: траекторията за намаляване на емисиите започва на 1 юли 2019 г., защото референтният период (както е определено в Регламент (ЕС) 2019/1242 за тези подгрупи превозни средства) е 2019 г. Крайните срокове, в които производителите трябва да осигурят информационния файл за клиента за новите превозни средства, също е 1 юли 2019 г. (както е определено в член 24, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2017/2400).

²⁵ Пълният списък на видовете специализирани превозни средства се съдържа в точка 1.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 във връзка с допълнение 2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858 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 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Вж. съображение 33 от Регламент (ЕС) 2024/1610.

използване на документи, различни от информационния файл за клиента. Тези обективни причини дават основание подгрупите специализирани превозни средства да се третират различно от другите подгрупи превозни средства.

Затова в член 7жа, параграф 2 е предвидено специализираните превозни средства да се считат за включени в съответната подгрупа неспециализирани превозни средства. Тази информация се предоставя в информационните файлове за клиента към всички превозни средства. С настоящото предложение ще се поясни как действащите разпоредби на директивата следва да се прилагат за специализираните превозни средства.

- *Превозни средства с нулеви емисии, модернизирани с цел удължаване на пробега.* Пробеget на превозните средства с нулеви емисии продължава да ги поставя в неблагоприятно положение спрямо конвенционалните превозни средства. С цел удължаване на пробега превозните средства с нулеви емисии може да се модернизират, като акумулаторен блок се замени с генератор, работещ с гориво²⁷. Така модернизираните превозни средства стават хибридни.

Въпреки че използват работещ с гориво генератор, модернизираните превозни средства с нулеви емисии ще продължат да бъдат класифицирани в емисии на CO₂ клас 5 съгласно Директива 1999/62/ЕО, тъй като класът на превозните средства се определя въз основа на документацията на превозното средство при първата му регистрация.

Третирането на тези превозни средства като класифицирани в емисии на CO₂ клас 5 нарушава пазара в сектора на автомобилния товарен транспорт в ущърб на операторите, използващи превозни средства с нулеви емисии, които не са модернизирани. Тази класификация също така не съответства на действителните емисии през целия експлоатационен срок на превозните средства за целите на Регламент (ЕС) 2019/1242.

Освен това производителите могат да изчисляват специфичните емисии на CO₂ на тези превозни средства със симулационния инструмент VECTO, както е посочено в Регламент (ЕС) 2017/2400, преди да бъдат пуснати на пазара.

Затова се предлага модернизираните за удължаване на пробега превозни средства с нулеви емисии да не се третират като класифицирани в емисии на CO₂ клас 5, а като класифицирани в емисии на CO₂ клас 1. С тази промяна се гарантира, че превозните средства се разпределят в класове емисии на CO₂ въз основа на резултатите от симулационния инструмент VECTO.

- *Двугоривни превозни средства, произведени преди включването им съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400.* Към двугоривните превозни средства, произведени преди включването на тази технология в обхвата на Регламент (ЕС) 2017/2400 съгласно Регламент (ЕС) 2022/1379, няма информационен файл за клиента и затова те не отговарят на изискванията за по-изгодни ТОЛ такси. Съответно тези превозни средства може да бъдат поставени в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо подобни превозни средства, регистрирани след

²⁷ Вж. <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> и <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>

тази дата. Може да се извърши нова симулация за определяне на емисиите на CO₂ от тези превозни средства, като се вземат предвид последните изисквания на Регламент (ЕС) 2017/2400, включително за вече регистрираните превозни средства. Тази симулация може да се извърши от производителите, които са произвели двугоривни превозни средства, преди те да бъдат обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400.

Затова държавите членки следва да приемат резултата от тази симулация за класификацията на дадено двугоривно превозно средство в съответния клас емисии на CO₂. Тъй като симулационният инструмент представлява софтуер с отворен код и може да се използва неправомерно, Комисията следва да осигури надзор върху използването на тази възможност. Затова, когато даден производител реши да използва тази възможност, той следва да уведоми Комисията за своето намерение. За предотвратяване на неправомерно използване на симулационни файлове държавите членки следва да приемат нов симулационен файл само ако: i) е получен директно от производител; ii) симулационният файл е в цифров вид; и iii) има положително решение на Комисията, адресирано до същия производител.

Член 7жа, параграф 7 — Публикуване на еталонни емисии на CO₂

Тази разпоредба не беше включена в първоначалното предложение. Този параграф се отнася за публикуването на еталонни емисии на CO₂ за групите, които са обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400, но още не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242. Както е разяснено по-горе, тази разпоредба вече не е актуална и затова се заличава, за да се опрости директивата.

Член 7жв, параграф 7 — Въздействие на ремаркетата върху определянето на намаляването на пътните такси

Първоначалното предложение се изменя, за да се направи пояснение за ремаркетата, отговарящи на изискванията за ремаркета от клас 3, с позоваване на новото определение за ремаркета с нулеви емисии в член 3, точка 11, буква в) от Регламент (ЕС) 2019/1242, изменен с Регламент (ЕС) 2024/1610.

Член 8, параграф 3 — Дата на прилагане на член 7жа за държави членки с обща система за такси за ползване

Тази разпоредба не беше включена в първоначалното предложение, но е необходимо да бъде изменена, за да се съгласува с предложените изменения на член 7жа, параграф 1. В член 8, параграф 3 се съдържа позоваване на член 7жа, параграф 1, втора и трета алинея, които се изменят с настоящото предложение.

Член 7жа, параграф 1, втора алинея вече обхваща както първоначалните, така и нови подгрупи превозни средства. Удължаването на крайния срок за държавите членки с обща система за такси за ползване е предвидено за първото изпълнение на варирането на таксите за първоначалните подгрупи превозни средства. Затова вече е изрично посочена и датата на прилагане за първоначалните подгрупи превозни средства, тъй като с настоящото предложение се изменя член 7жа, параграф 1.

Изменено предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/62/ЕО, Директива 1999/37/ЕО на Съвета и Директива (ЕС) 2019/520 по отношение на класа емисии на CO₂ от тежките превозни средства с ремаркета и за поясняване и опростяване на определени разпоредби

(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 91, 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 комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- 1) Приемането на Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета³ засили принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“ чрез въвеждането на задължително таксуване въз основа на емисиите на CO₂ чрез изменение на таксите за инфраструктура и таксите за ползване съобразно емисиите на CO₂ от превозните средства или чрез прилагане на такса за външни разходи за емисии на CO₂. Понастоящем пътните такси за комбинациите от превозни средства, включващи моторно превозно средство и ремарке, варират в зависимост от емисиите на CO₂ от моторното превозно средство, независимо от характеристиките на свързаното ремарке, по-специално в зависимост от въздействието му върху емисиите на CO₂ от комбинацията от превозни средства.
- 2) Въпреки че ремаркетото не консумира енергия само по себе си, то изисква енергия от теглещото моторно превозно средство, за да бъде задвижвано. Оптимизирането на енергийната ефективност на ремаркетата води до намаляване на емисиите на CO₂ от конвенционалните превозни средства и до увеличаване на автономността на превозните средства. Подобна оптимизация на

¹ ОВ C/2023/874, 8.12.2023 г., стр. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² ОВ С , , стр. .

³ Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 относно таксуването на превозни средства за използване на определени инфраструктури (ОВ L 69, 4.3.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

ремаркетата произтича от подобренията на аеродинамичните показатели, съпротивлението при търкаляне и теглото на ремаркетото. Потенциалът за енергийна ефективност е около 7,5 % за ремаркета с теглич и 15 % за полуремаркета в сравнение с еталонното ремарке за 2020 г. Следователно ремаркетата биха могли да играят важна роля за декарбонизацията на сектора на автомобилния товарен превоз. Въпреки това пазарното навлизане на по-ефективни ремаркета се възпрепятства от по-високите им цени и от факта, че досега купувачите на ремаркета не са били в състояние да сравняват различните ремаркета по отношение на тяхната енергийна ефективност. Това води до ограничена наличност на енергийнонеэффективни ремаркета на пазара. Аеродинамичните елементи вече са налични на пазара и ще станат по-достъпни в бъдеще, но те не се използват често в настоящия автомобилен парк на Съюза.

- 3) В Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията⁴ се определят сертифицирани по закон стойности за въздействието на ремаркета върху емисиите на CO₂ от комбинациите от тежкотоварни автомобили. С цел допълнително намаление на експлоатационните разходи на по-ефективните ремаркета следва да се определят правилата за включване на въздействието на ремаркета върху емисиите на CO₂ от комбинациите от тежкотоварни автомобили в схемите за пътно таксуване, основаващи се на диференциране по отношение на емисиите на CO₂. Тъй като моторните превозни средства могат да бъдат свързвани с различни ремаркета, включването на ремаркета в схемите за пътно таксуване въз основа на диференциране по отношение на емисиите на CO₂ следва да се основава на действително използваното ремарке.
- 4) Разширяването на таксите въз основа на емисиите на CO₂ чрез включването на ремаркетата следва да се прилага за ремаркетата, за които се прилага Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362. Ефективността на ремаркетата може да е различна в зависимост от техническите им параметри. С цел оценка на ефективността на ремаркетото по отношение на енергийната ефективност, ефективността по отношение на потенциала за намаляване на CO₂ на конкретно ремарке се сравнява с характеристиките на еталонното ремарке, което е сходно по отношение на конфигурацията на осите, максимално допустимото натоварване на ос и конфигурацията на шасито. Съотношението между стойността на конкретното ремарке и тази на еталонното ремарке е определено в Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 като коефициент на ефективност. По-ефективните ремаркета имат стойност на коефициента на ефективност по-ниска от 1.
- 5) Изчисляването на коефициента на ефективност може да се извършва въз основа на километри, тонкилометри или m³-километри. За всички ремаркета, с изключение на предназначените за обемни товари, следва да се използва коефициентът на ефективност въз основа на тонкилометрите. Ремаркета, предназначени за обемни товари, са тези, които са конструирани предимно за превоз на обемни стоки. Коефициентът на ефективност въз основа на

⁴ 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 CO₂, 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, [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj)).

тонкилометрите не може да се използва за ремаркета, предназначени за обемни товари, тъй като тези ремаркета имат по-високо съпротивление на търкаляне и по-голяма маса в сравнение с обикновените ремаркета. Поради това за ремаркетата, предназначени за обемни товари, следва да се използва коефициентът на ефективност въз основа на m3-километрите.

- 6) Класът емисии на CO₂ на комбинация от превозни средства с по-ефективно ремарке следва да бъде по-висок от класа емисии на CO₂ само на моторното превозно средство, като по този начин се осигурява достъп до по-голямо намаляване на пътните такси. Въздействието от потенциала за намаляване на емисиите на CO₂ от ремарке върху класа емисии на CO₂ на комбинация от превозни средства следва да се основава на сравнението между коефициента на ефективност на конкретното ремарке с праговете на коефициента на ефективност, посочени в настоящата директива. Предвиждат се различни прагове за полуремаркета и за други видове ремаркета, тъй като техният потенциал за намаляване на емисиите на CO₂ по икономически ефективен начин е различен.
- 7) Когато държавата членка включи въздействието на ремаркетото върху емисиите на CO₂ от комбинации от тежки превозни средства в схемите за пътно таксуване на нейна територия и налага специални такси върху комбинациите от превозни средства, отклоняващи се от максималните тегла и/или размери, определени в Директива 96/53/ЕО на Съвета⁵, на тази държава членка следва да се разреши да прилага намаляването на пътните такси за такива комбинации от превозни средства, които използват поне едно по-ефективно ремарке.
- 8) На Комисията следва да бъде предоставено правомощието да изменя приложение VIII към Директива 1999/62/ЕО посредством делегирани актове, за да определи или коригира определените в нея прагове за коефициента на ефективност и да определи методика за разпределянето на ремаркета в класове ремаркета, преминали през процес на модернизиране, особено тези, за които не е определен коефициент на ефективност в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362. Определянето на праговете за коефициента на ефективност следва да бъде направено веднага след събирането на данни за ефективността на ремаркетата за период най-малко една година съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета⁶. Праговете за коефициента на ефективност следва да се основават на средната ефективност на автопарка от ремаркета, когато се публикуват еталонните емисии на CO₂ за такива превозни средства, както и на потенциала за генериране на подобрения по отношение на ефективността на ремаркетото. След това те следва да бъдат адаптирани така, че да отразяват техническия напредък и нарастващото навлизане на нови технологии, като например ремаркета със задвижвани (движими) оси. При определянето на методика за модернизиране на ремаркета следва да се отчита монтирането на оборудване, което подобрява тяхната

⁵ Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

енергийна ефективност, като например аеродинамични елементи, които могат да бъдат проверявани по време на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност и които следва да бъдат докладвани в удостоверение за техническа изправност, както е посочено в Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁷.

- 9) С цел да се гарантира, че водачите декларират правилно експлоатационните характеристики на ремаркетото, свързано към моторното превозно средство, когато използват намалението на таксите въз основа на емисиите на CO₂, е необходимо при поискване на правоприлагащите органи да бъдат предоставени доказателства за класа емисии на комбинацията от превозни средства, включително доказателства, удостоверяващи експлоатационните характеристики на ремаркетото. Ако такива доказателства не бъдат представени, държавата членка ще има право да прилага такси само въз основа на класа емисии на моторното превозно средство.
- 10) С цел да се гарантира съгласуваното прилагане на изменението на пътните такси в зависимост от емисиите на CO₂, е необходимо да се измени Директива 1999/37/ЕО на Съвета⁸, така че коефициентът на ефективност на ремаркетата да се посочва в свидетелството им за регистрация, когато тази информация е вписана в техния сертификат за съответствие или в сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство. Важно е да се гарантира, че данните, свързани с ефективността на ремаркетата, са на разположение за обмен на информация между държавите членки, както е посочено в Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета⁹.
- 11) ~~Освен това е целесъобразно Директива 1999/62/ЕО да бъде изменена с цел отразяване на новата структура на Регламент (ЕС) 2019/1242, изменен е [добавете позоваване, когато стане известно]. С необходимите изменения се цели запазване на сегашното значение на определенията за превозно средство с нулеви емисии, превозно средство с ниски емисии, еталонни емисии на CO₂ и траектория за намаляване на емисиите, като последното определение следва да се актуализира, така че да се хармонизира неговата приложимост с горепосочения регламент след 2030 г. В тези изменения следва също така да се запазят задължението за изменение на таксите за инфраструктура и таксите за ползване, както и датата, от която се прилага това задължение. Що се отнася до подгрупите превозни средства, които вече са обхванати от регламента, в тези изменения следва по специално да се поясни, че това задължение се прилага от 13 май 2023 г., а именно две години след датата на публикуване на Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията¹⁰, в което се определят еталонните~~

⁷ Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

⁸ Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

⁹ Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj)).

¹⁰ Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията от 10 май 2021 г. за публикуване на списък със стойности на емисиите на CO₂ по производители, както и средните специфични емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза, и еталонните емисии на CO₂

емисии на CO₂ за тези подгрупи превозни средства. С цел да се гарантира своевременното приемане на тези изменения по отношение на датата на влизане в сила на измененията на Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде определен едногодишен срок за транспониране в националното законодателство.

- 11) Целесъобразно е да се пояснят и опростят някои разпоредби на Директива 1999/62/ЕО, за да се отразят измененията с Регламент (ЕС) 2024/1610 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета¹², както и измененията с Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията¹³ на Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията¹⁴. Предложените промени се отнасят за определенията за емисии на CO₂, превозно средство с нулеви емисии, тежко превозно средство с ниски емисии, група превозни средства, траектория за намаляване на емисиите и еталонни емисии на CO₂, както и за член 7жа и член 8, параграф 3, като се запазва първоначалният им смисъл.**
- 12) В настоящата директива следва да се поясни моментът, от който се прилага задължението за вариране на пътните такси въз основа на емисиите на CO₂ за дадена подгрупа превозни средства. Затова той е свързан с публикуването на приетите в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242 еталонни емисии на CO₂ за дадена подгрупа превозни средства. Също така с настоящата директива на националните органи и доставчиците на услуги за пътно таксуване следва да се предостави достатъчен срок за класифициране на превозните средства от тези подгрупи в класове емисии на CO₂. Предоставя се шестмесечен срок за изпълнение след публикуването на еталонните емисии на CO₂. За първоначално обхванатите от посочения регламент подгрупи превозни средства задължението за вариране на пътните такси се прилага от 13 май**

съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета за периода за докладване за 2019 г. (ОВ L 167, 12.5.2021 г., стр. 47).

¹¹ Регламент (ЕС) 2024/1610 на Европейския парламент и на Съвета от 14 май 2024 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ 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 (ОВ L, 2024/1610, 6.6.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>.

¹³ Регламент (ЕС) 2022/1379 на Комисията от 5 юли 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2400 по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на камиони със средна товароподемност, тежкотоварни камиони и тежки автобуси и за въвеждане на електрически превозни средства и други нови технологии (ОВ L 212, 12.8.2022 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

2023 г. — две години след датата на публикуване на Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията¹⁵.

- 13)** С настоящата директива следва да се поясни датата, от която се прилагат корекциите на еталонните емисии на CO₂, приети съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242. Шестмесечен срок е достатъчен за изпълнението на тази промяна. Тази дата следва да бъде една и съща във всички държави членки, за да се гарантира еднакво третиране на транспортните оператори, които притежават подобни превозни средства с първа регистрация на една и съща дата, но са установени в различни държави членки. Освен това съгласно Решение за изпълнение (ЕС) .../... на Комисията за коригиране на еталонните емисии на CO₂, посочени в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията, и за установяване на методика за определяне на представителни превозни средства [добавете позоваване, когато стане известно] коригираните еталонните емисии на CO₂ се прилагат от периода за докладване за 2025 г. за подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH. В актуалния вариант на определението за траектория за намаляване на емисиите е предвидено коригираните стойности да се прилагат от периода за докладване, започващ след датата на прилагане на акта. Затова те следва да се прилагат от 1 юли 2026 г. Датата на прилагане 1 юли 2026 г. се посочва изрично, за да не изтече шестмесечният срок за изпълнение твърде скоро след приемането на настоящата директива и да се окаже недостатъчен.
- 14)** С настоящата директива следва да се запази смисълът на определението за траектория за намаляване на емисиите в Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива (ЕС) 2022/362. С Регламент (ЕС) 2024/1610 се измени Регламент (ЕС) 2019/1242, като се въведе цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 43 % за 2030 г. Тази промяна се отрази на наклона на траекторията за намаляване на емисиите, определена в Директива 1999/62/ЕО, за периода до 2030 г. включително. Съответно праговете за определени класове емисии на CO₂ за периода до 2030 г. включително станаха по-строги, отколкото за периода от 2031 г. нататък. Променената форма на траекторията за намаляване на емисиите беше непредвидена последица от приемането на Регламент (ЕС) 2024/1610. Затова първоначалната форма на траекторията за намаляване на емисиите следва да се възстанови, като в Директива 1999/62/ЕО се постави цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 30 % за 2030 г. До прилагането на тази промяна е възможно определени превозни средства да бъдат разпределени в клас емисии на CO₂ с траектория за намаляване на емисиите въз основа на цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 43 % за 2030 г. За гарантиране на еднакво третиране на превозните средства, разпределени в клас емисии на CO₂ след приемането на настоящата директива, държавите членки следва да прекласифицират тези превозни средства с използване на траектория за намаляване на

¹⁵ Решение за изпълнение (ЕС) 2021/781 на Комисията от 10 май 2021 г. за публикуване на списък със стойности на емисиите на CO₂ по производители, както и средните специфични емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза, и еталонните емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета за периода за докладване за 2019 г. (ОВ L 167, 12.5.2021 г., стр. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

емисиите въз основа на цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 30 % за 2030 г. в срок от два месеца след влизането в сила на настоящата директива.

- 15) В настоящата директива следва да се поясни как се разпределят в класове емисии на CO₂ превозните средства с информационен файл за клиента и първа регистрация преди началото на траекторията за намаляване на емисиите. За подгрупите превозни средства с референтен период 2021 или 2025 г., както е посочено в Регламент (ЕС) 2019/1242, има несъответствие между датата, на която започват техните траектории за намаляване на емисиите, и крайния срок, в който производителите трябва да осигурят за новите превозни средства информационен файл за клиента, издаден в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията. Началната дата на траекторията за намаляване на емисиите на една подгрупа превозни средства е първият ден от референтния период за тази подгрупа, както е определено в точка 3.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242. Крайният срок, в който производителите трябва да осигурят за новите превозни средства от дадена подгрупа информационния файл за клиента, е посочен в член 24 от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията. За тези подгрупи превозни средства крайният срок за производителите е преди началната дата на траекторията за намаляване на емисиите. В Директива 1999/62/ЕО не е посочено как се класифицират в класове емисии на CO₂ превозните средства с първа регистрация преди началото на траекторията за намаляване на емисиите. Държавите членки следва да класифицират в клас емисии на CO₂ превозните средства, за които притежателят може да предостави доказателство за техните емисии на CO₂ в информационен файл за клиента. Праговете за класовете емисии на CO₂ преди началото на траекторията за намаляване на емисиите са праговете за първата година от траекторията за намаляване на емисиите.
- 16) В настоящата директива следва да се поясни как се разпределят специализираните превозни средства в класове емисии на CO₂. В Регламент (ЕС) 2019/1242 се определят подгрупи специализирани превозни средства, за да се прави разлика между превозните средства, използвани за специфични дейности (събиране на отпадъци, строителни работи и пр.), и другите видове превозни средства. На тези превозни средства — използвани предимно в градовете — се дължат около 2 % от емисиите на тежките превозни средства. След приемането на Регламент (ЕС) 2024/160 специализираните превозни средства се идентифицират като такива едва след първата им регистрация. Съответно в информационния файл за клиента за ново превозно средство не се съдържа информация за това дали то е специализирано или не. Затова специализираните превозни средства не може да се включват в подгрупа специализирани превозни средства, когато се класифицират в клас емисии на CO₂. По обективни причини и от практически съображения специализираните превозни средства следва да се считат за включени в съответната подгрупа неспециализирани превозни средства за целите на Директива 1999/62/ЕО.
- 17) В настоящата директива следва да се поясни как се разпределят модернизираните превозни средства с нулеви емисии в класове емисии на CO₂. В Регламент (ЕС) 2019/1242 за производителите са поставени цели за

намаляване на емисиите на CO₂ от нови тежки превозни средства. Съгласно посочения регламент производителите имат определена полза от пускането на превозни средства с нулеви емисии на пазара. В Директива 1999/62/ЕО търсенето на такива превозни средства се стимулира с намаляване на таксите за емисии на CO₂ клас 5. Недостатък на превозните средства с нулеви емисии е, че те имат по-малък пробег от конвенционалните превозни средства. С цел удължаване на пробега превозните средства с нулеви емисии може да се модернизират, като акумулаторен блок се замени с генератор, работещ на гориво. Така модернизирани превозни средства стават хибридни. Съгласно Директива 1999/62/ЕО превозните средства се класифицират в класове емисии на CO₂ въз основа на документацията на превозното средство, изготвяна от производителите преди първата му регистрация. Това означава, че съгласно действащата нормативна уредба модернизирани по този начин превозни средства ще продължат да се възползват от намалените такси за емисии на CO₂ клас 5, въпреки че използват генератор, работещ с гориво. Това третиране обаче нарушава пазара в сектора на автомобилния товарен транспорт в ущърб на операторите, използващи превозни средства с нулеви емисии, които не са модернизирани, и не съответства на действителните емисии през целия експлоатационен срок на превозните средства за целите на Регламент (ЕС) 2019/1242. С цел да се гарантира, че всички превозни средства са разпределени в класове емисии на CO₂ въз основа на резултатите от симулационния инструмент VECTO, съгласно Директива 1999/62/ЕО превозните средства с нулеви емисии, които са модернизирани с двигател, работещ с гориво, следва да се третират като класифицирани в емисии на CO₂ клас 1.

18) В настоящата директива следва да се поясни как се разпределят двугоривните превозни средства в класове емисии на CO₂. Съгласно член 24, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията производителите са длъжни от 1 януари 2024 г. да издават информационен файл за клиента за двугоривни превозни средства. Някои двугоривни превозни средства обаче са регистрирани преди тази дата без информационен файл за клиента. Превозните средства с първа регистрация преди тази дата не отговарят на изискванията за по-изгодни ТОЛ такси и може да бъде поставени в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо подобни превозни средства, регистрирани по-късно. Производителите могат да определят емисиите на CO₂ на вече регистрирано превозно средство, като извършат нова симулация по последните изисквания на Регламент (ЕС) 2017/2400. Държавите членки следва да приемат резултата от тази симулация като доказателство за емисиите на CO₂ от превозното средство. Комисията следва да предотврати неправомерно използване на резултатите от симулацията, като осигури надзор върху използването на тази възможност от производителите. Производител, който реши да използва тази възможност, следва да уведоми Комисията за това. Държавите членки следва да приемат документа само ако е получен директно от производител в цифров вид за по-добра защита от измами и има положително решение на Комисията, адресирано до същия производител.

19) С настоящата директива следва да се заличат някои разпоредби, които вече не са актуални. В Директива 1999/62/ЕО е предвидено разширяване на

нейния обхват с включване на подгрупи превозни средства, които са обхванати от Регламент (ЕС) 2017/2400, но още не са обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242. Съответните разпоредби на Директива 1999/62/ЕО са член 2, параграф 1, точка 30, буква б); член 2, параграф 1, точка 38, буква б); член 7жа, параграф 1, трета алинея и член 7жа, параграф 7. С Регламент (ЕС) 2024/1610 обхватът на Регламент (ЕС) 2019/1242 се разшири, така че да съвпада с обхвата на Регламент (ЕС) 2017/2400. Така съответните разпоредби на Директива 1999/62/ЕО вече не са актуални и следва да се заличат, за да се опрости текстът на посочената директива.

~~4220~~) Поради това директиви 1999/62/ЕО, 1999/37/ЕО и (ЕС) 2019/520 следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 1999/62/ЕО

Директива 1999/62/ЕО се изменя, както следва:

1) Член 2, параграф 1 се изменя, както следва:

а) точка 28 се заменя със следното:

„(28) „емисии на CO₂“ от тежко превозно средство означава неговите специфични емисии на CO₂ (gCO₂/t-km), предвидени в точка 2.6.1 от неговия информационен файл за клиента, ако е тежкотоварно превозно средство, или неговите специфични емисии на CO₂ (gCO₂/пътник-km), предвидени в точка 2.6.4 от неговия информационен файл за клиента, ако е автобус, както е определено в част II от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията (*);“

*** Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).;**

аб) в точка 29 буква а) се заменя със следното:

„а) тежко моторно превозно средство, посочено в член 3, точка 11, букви а) и или б) от Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета (); или“**

**** Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).;**

бв) в точка 30, буква б) точка 30 се заменя със следното:

„(30) „тежко превозно средство с ниски емисии“ означава тежко превозно средство с ниски емисии съгласно определението в член 3, точка 12 от Регламент (ЕС) 2019/1242;“;

~~„б) тежко превозно средство от група превозни средства в обхвата на акт за изпълнение, приет съгласно член 7жа, параграф 7, с емисии на CO₂, по-ниски от 50 % от еталонните емисии на CO₂ на неговата група превозни средства, различно от превозно средство с нулеви емисии;“;~~

г) точка 35 се заменя със следното:

„(35) „група превозни средства“ означава група превозни средства съгласно определението в първата алинея от член 4 от Регламент (ЕС) 2017/2400;“;

вд) точка 37 се заменя със следното:

„37) „траектория за намаляване на емисиите“ за подгрупа превозни средства (sg) означава траектория за намаляване на емисиите за тежкотоварни автомобили ($ET_{sg,Y}$) или за автобуси ($ETp_{sg,Y}$), както са определени в съответствие с точка 5.1.2.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 и коригирани, както следва:

а) за годините $Y \leq 2030$, целта за намаляване на емисиите на CO₂ за 2030 г. ($rf_{sg,Y}$ или $rfp_{sg,Y}$, където $Y = 2030$) е 30 %; и

б) за годините $Y > 2030$, целевият коефициент ($RET_{sg,Y}$ или $RETp_{sg,Y}$) е 0,7;“;

~~„37) „траектория за намаляване на емисиите“ за подгрупата превозни средства (sg) и периода за докладване за година (Y), а именно $ET_{sg,Y}$, означава произведението от годишния коефициент на намалението на емисиите на CO₂ ($RET_{sg,Y}$) умножен по еталонните емисии на CO₂ ($rCO2_{sg}$) на подгрупата (sg), а именно $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$; $RET_{sg,Y}$ се определя съответствие с точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242;“;~~

е) точка 38 се заменя със следното:

„38) „еталонни емисии на CO₂“ означава еталонни емисии на CO₂ съгласно определението в член 3, точка 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242;“;

~~„38) „еталонни емисии на CO₂“ означава:~~

~~а) за превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, количеството, изчислено в съответствие с формулата в приложение I, точка 3 към същия регламент;~~

~~б) за група превозни средства, обхванати от акт за изпълнение, приет съгласно член 7жа, параграф 7, еталонните емисии на CO₂, посочени в този акт, съответстващи на средната стойност на всички емисии на CO₂ от превозните средства в тази група превозни средства, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета (6) за първия период на докладване, който ще започне след~~

~~датата, от която съгласно член 24 от Регламент (ЕС) 2017/2400 се забранява регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на превозни средства от тази група превозни средства, които не отговарят на задълженията, посочени в член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;“;~~

ДЖ) добавят се следните точки:

„42) „ремарке“ означава ремарке съгласно определението в член 3, точка 17 от Регламент (ЕС) 2018/858 и попадащо в приложното поле на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията **[***]**;

43) „полуремарке“ означава ремарке съгласно определението в член 3, точка 33 от Регламент (ЕС) 2018/858 и попадащо в приложното поле на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията.“

******* 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 CO₂, разхода на гориво, консумацията на енергия и пробега 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**);

2) Член 7жа се изменя, както следва:

а) в параграф 1 втората, третата и четвъртата алинея се заменят със следното:

„Държавите членки прилагат това вариране за подгрупите превозни средства, обхванати от Регламент (ЕС) 2019/1242, **най-късно шест месеца след публикуването на въз основа на еталонните емисии на CO₂ за тези подгрупи превозни средства, приети** публикувани в съответствие с член 11, параграф 1 от посочения регламент. Въпреки това за подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, държавите членки прилагат това изменение най-късно от 13 май 2023 г.

Държавите членки прилагат Където еталонните емисии на CO₂, коригирани съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/1242, **от първия ден на шестия месец след тяхното публикуване. За подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH обаче държавите членки прилагат еталонните емисии на CO₂, коригирани съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) .../... на Комисията [добавете позоваване, когато стане известно], от 1 юли 2026 г.,** тези еталонни емисии на CO₂ се прилагат от началото на следващия период за докладване

~~Чрез дерогация от втора алинея за класове емисии на CO₂ 1, 4 и 5, посочени в параграф 2 от настоящия член, това изменение се прилага за групите превозни средства, обхванати от актове за изпълнение, приети съгласно параграф 7 най-късно две години след приемането на тези актове за изпълнение. Изменението се основава на еталонните емисии на CO₂, посочени в тях, и се прилага до публикуването на еталонните емисии на CO₂ за съответните подгрупи превозни средства в съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242. След публикуването на еталонни емисии на CO₂ в съответствие с член 11, параграф 1 от~~

~~Регламент (ЕС) 2019/1242 държавите членки прилагат тези еталонни емисии на CO₂ вместо посочените в параграф 7 и варирането за съответните подгрупи превозни се прилага за всички класове емисии.“;~~

б) в параграф 2 се добавят следните алинеи:

„Държавите членки прекласифицират превозните средства, които са били класифицирани в клас 2 или 3 емисии на CO₂ с траектория за намаляване на емисиите въз основа на цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 43 % за 2030 г., като използват вместо нея траектория за намаляване на емисиите въз основа на цел за намаляване на емисиите на CO₂ с 30 % за 2030 г., най-късно до [два месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива].

Държавите членки считат за отговарящи на изискванията за класификация в определен клас емисии на CO₂ всички превозни средства, за които ползвател на пътищата може да предостави доказателство за емисиите на CO₂ в информационен файл за клиента, издаден в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Ако датата на първата регистрация на превозното средство е преди началото на траекторията за намаляване на емисиите за подгрупата превозни средства, в която е включено превозното средство, се прилагат стойностите за първата година на траекторията за намаляване на емисиите за съответната подгрупа.

Държавите членки третира специализираните превозни средства — съгласно определението в член 3, точка 9 от Регламент (ЕС) 2019/1242 — като превозни средства от съответната подгрупа неспециализирани превозни средства.

Държавите членки не прилагат намалените такси за емисии на CO₂ клас 5 за превозни средства с нулеви емисии, които са били модернизирани с двигател, работещ с гориво, използван за генериране на електроенергия или спомагащ за задвижването на превозното средство. Вместо тях държавите членки прилагат таксите за клас 1 емисии на CO₂.

Производителите на превозни средства могат да използват симулационния инструмент, предвиден в член 5 от Регламент (ЕС) 2017/2400, за определяне на емисиите на CO₂ от двугоривно превозно средство съгласно определението в член 3, точка 21 от Регламент (ЕС) 2017/2400 след датата на производство на превозното средство, когато тя е преди 1 януари 2024 г. Производител, който възнамерява да използва тази възможност, уведомява Комисията за своето намерение и Комисията взема решение дали производителят може да използва симулационния инструмент за целта, посочена в настоящия параграф. За класификацията на превозно средство в клас емисии на CO₂ държавите членки приемат симулацията, извършена от производителя, като доказателство за емисиите на CO₂ от превозното средство, при условие че производител им изпрати директно резултатите от симулацията в цифров вид заедно с решението на Комисията, адресирано до посочения производител.“;

бв) параграф 7 се заличава. в параграф 7 първата алинея се заменя със следното:

~~„Комисията приема актове за изпълнение за определяне на еталонните емисии на CO₂ за групите превозни средства, различни от подгрупите 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.“.~~

3) вмъква се следният член:

„Член 7жв

1. До 30 юни 2030 г. държавите членки могат да вземат предвид въздействието на ремаркетата върху емисиите на CO₂ от комбинацията им с моторно превозно средство при прилагането на член 7жа. Считано от 1 юли 2030 г., те вземат предвид това въздействие.

Когато държава членка прилага първа алинея, класът емисии на CO₂ на комбинацията от превозни средства, посочена в член 7жа, параграф 2, се влияе от класа на тегленото ремарке в съответствие с приложение VIII.

2. Когато държава членка прилага първа алинея и съгласно член 9, параграф 1, буква а) налага специфични такси за комбинации от превозни средства, които се отклоняват от максималните тегла и/или размери, определени в приложение I към Директива 96/53/ЕО на Съвета*, в съответствие с член 4, параграф 4 от същата директива, тя може да прилага намаление на пътните такси за такива комбинации от превозни средства, в които се използва поне едно ремарке, за което е определен клас ремарке в съответствие с приложение VIII към настоящата директива.

Размерът на намалението на пътната такса може да съответства на намалението, предоставено на комбинации от превозни средства, които не се отклоняват от максималните тегла и/или размери.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 9г с цел изменение на приложение VIII, за да определи заложените в него прагове за коефициента на ефективност, или да ги коригира така, че да отразяват техническия напредък. Първото им определяне се основава на средната ефективност на автопарка от ремаркета при публикуването на еталонните емисии на CO₂ за тези превозни средства и на потенциала на ремаркетата да генерират подобрения в ефективността, като се отчита различният потенциал между полуремаркетата и другите ремаркета.

За ремаркетата от класове 1 и 2, посочени в таблицата в приложение VIII, Комисията приема делегиран акт за определяне на праговете за коефициента на ефективност най-късно една година след публикуването на еталонните емисии на CO₂ за ремаркета съгласно член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/1242.

Ремарке ~~За ремаркетата от клас 3,~~ посочено в таблицата в приложение VIII, **се прилага за ремаркета с нулеви емисии съгласно определението в член 3, точка 11, буква в) от Регламент (ЕС) 2019/1242, отговарящи на изискването за праг на коефициента на ефективност за ремарке от клас 3,** ~~което се прилага за ремаркета, оборудвани с устройство, което подпомага активно задвижването им и няма двигател с вътрешно горене или има двигател с вътрешно горене с емисии по-ниски от 5 g CO₂/kWh.~~ Комисията приема делегиран акт за определяне на праговете за коефициента на ефективност, след като се определят сертифицирани по закон стойности за тези ремаркета.

На Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 9г с цел изменение на приложение VIII, за да определи методика за определяне на разпределението на ремаркета в класове ремаркета, които са модернизирани с оборудване, подобряващо тяхната енергийна ефективност, особено тези, които са регистрирани, продадени или пуснати в експлоатация преди датата на прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.

4. За целите на регистрирането на оборудването, посочено в параграф 3, четвърта алинея, държавите членки използват точка 10 (друга информация) от приложение II към Директива 2014/45/ЕС**.

* Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

** Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51)“;

4) в член 7й, параграф 2а, първа алинея се заменя със следното:

„Когато водач или, когато е приложимо, транспортният оператор или доставчикът на Европейската услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ) не е в състояние да представи доказателство за класа емисии на превозното средство за целите на член 7ж, параграф 2, член 7жа и член 7жб, държавите членки могат да прилагат такси за изминато разстояние или такси за ползване до най-високия размер. Когато водач или, когато е приложимо, транспортният оператор или доставчикът на Европейската услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ) не е в състояние да представи доказателство за класа емисии на комбинацията от превозни средства за целите на член 7жв, държавите членки могат да прилагат такси за изминато разстояние или такси за ползване въз основа на класа емисии на моторното превозно средство.“;

5) в член 8 параграф 3 се заменя със следното:

„3. В случай на обща система за такси за ползване, посочена в параграф 1 от настоящия член, крайната дата на прилагане на посочените в член 7жа, параграф 1 варианти за подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD и 10-LH е 25 март 2025 г.“;

5б) в член 9г първа алинея се заменя със следното:

„На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 9д за изменение на настоящата директива по отношение на приложение 0, на формулите в точки 4.1 и 4.2 от приложение IIIа, на сумите, посочени в таблиците в приложения IIIб и IIIв, за да ги адаптира към научния и техническия напредък, както и на праговете за коефициента на ефективност, посочени в таблицата в приложение VIII, за да ги определи или да ги коригира така, че да отразяват техническия напредък.“;

67) в член 11 буква в) се заменя със следния текст:

„в) изменението на таксите за инфраструктура или таксите за ползване в зависимост от екологичните характеристики на превозните средства съгласно член 7ж, 7жа, 7жб или 7жв;“;

- 78) Текстът от приложението към настоящата директива се добавя като приложение VIII.

Член 2

Изменение на Директива (ЕС) 2019/520

В приложение I към Директива (ЕС) 2019/520 част I се заменя със следното:

Част I. Данни, свързани с превозни средства

Позиция	З/Н ⁽¹⁾	Забележки
Регистрационен номер	З	
Номер на шасито/идентификационен номер на превозното средство (VIN)	З	
Държава членка на регистрацията	З	
Марка	З	(D.1 ⁽²⁾) напр. „Ford“, „Opel“, „Renault“
Търговски модел на превозното средство	З	(D.3) напр. „Focus“, „Astra“, „Megane“
ЕС код на категорията на превозното средство	З	(J) напр. мотопеди, мотоциклети, леки автомобили
Клас емисии Euro	З	напр. Euro 4, Euro 6
Клас емисии CO ₂	Н	Приложимо само за тежки превозни средства
Дата на прекласифицирането	Н	Приложимо само за тежки превозни средства
CO ₂ в g/tkm	Н	Приложимо само за тежки превозни средства
Предназначено за обемни товари: да / не	Н	Приложимо за ремаркета
Коефициент на ефективност — въз основа на тонкилометрите (-)...	Н	Приложимо за ремаркета
Коефициент на ефективност — въз основа на m ³ -километрите (-)...	Н	Приложимо за ремаркета
Технически допустима максимална маса с товар на превозното средство	З	
1)		

З = задължително, когато са налице данни в националния регистър, Н = незадължително.

2)

Хармонизиран код на Съюза, вж. Директива 1999/37/ЕО.

’
-

Член 3

Изменение на Директива 1999/37/ЕО

В приложение I към Директива 1999/37/ЕО, в точка (V) изгорели газове, се добавят следните точки:

„(V.11) Коефициент на ефективност:

- За ремаркета, които не са предназначени за обемни товари, коефициентът на ефективност е въз основа на тонкилометрите, ако е посочен в позиция 49.11.2 от сертификата за съответствие, определен в допълнението към приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията*, или в позиция 49.11.2 на сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство, определен в допълнение 1 към приложение III към посочения регламент.
- За ремаркета, предназначени за обемни товари, коефициентът на ефективност е въз основа на m³-километрите, ако е посочен в позиция 49.11.3 от сертификата за съответствие, определен в допълнението към приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията, или в позиция 49.11.3 на сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство, определен в допълнение 1 към приложение III към посочения регламент.

Предназначението за обемни товари е посочено в позиция 49.10 от сертификата за съответствие на тежкотоварни ремаркета, определен в допълнението към приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията, или в позиция 49.10 от сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство, определен в допълнение 1 към приложение III към посочения регламент,

(V.12) Клас ремарке, определен в съответствие с член 7жв от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;

* 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**)’.

Член 4

1. Държавите членки въвеждат в действие необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до [една година от датата на нейното влизане в сила]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 5

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 6

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател