



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 17 октомври 2023 г.
(OR. en)

14284/23

Междуинституционално досие:
2023/0042(COD)

CLIMA 482
ENV 1138
TRANS 423
MI 866
CODEC 1903

РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	13843/23
№ док. Ком.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956
	– Общ подход

Приложено се изпраща на делегациите текстът на общия подход по посоченото по-горе предложение, постигнато от Съвета по околна среда на неговото 3973-то заседание от 16 октомври 2023 г.

Промените спрямо предишния текст (док. ST 13843/23) в резултат на обсъжданията в Съвета са отбелязани с **получер шрифт и подчертаване**. Предходните промени, внесени в предложението на Комисията, са обозначени с подчертаване. Заличеният текст е отбелязан с квадратни скоби [...].

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета 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 отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (1) В съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт [...] ³ се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение ⁴, прието през декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК). Изключително тежките последици от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказваха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.
- (2) Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и оказва особено въздействие върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.
- (3) В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът поема ангажимент за намаление до 2030 г. с най-малко 55% [...] на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на ЕС спрямо равнищата от 1990 г.

³ [...]

⁴ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

- (4) С Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета⁵ Съюзът включи целта за неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г. [...] в законодателен акт на Съюза. Освен това, с посочения регламент се въведе и обвързваща [...] цел на Съюза до 2030 г. да се намалят вътрешно нетните емисии на парникови газове (след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55% спрямо равнищата от 1990 г.
- (5) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.
- (6) Законодателният пакет „Подготвени за цел 55“, [...] предложен от [...] Комисията през 2021 г., е насочен към реализирането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. Той обхваща редица области на политиката. Преразглеждането на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета⁶ е неразделна част от този законодателен пакет.
- (7) В съобщението си от 18 май 2022 г. относно плана REPowerEU⁷ Комисията очерта план Съюзът да стане независим от руските изкопаеми горива много преди края на настоящото десетилетие. В съобщението се подчертава значението, наред с другото, на по-нататъшното повишаване на ефективността и намаляването на потреблението на изкопаеми горива в транспортния сектор, където електрификацията може да бъде съчетана с използването на водород от неизкопаеми енергоизточници, който да замени изкопаемите горива.

⁵ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

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).

⁷ [...]

- (8) За да се допринесе за намаляване до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% [...] спрямо равнищата от 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления на емисиите след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.
- (9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ следва да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на ползвателите и гражданите, що се отнася до качеството на въздуха и икономии на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Понастоящем тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават.
- (10) [...] Следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ за новите тежкотоварни превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

(11) Съобщението на Комисията от 5 май 2021 г., озаглавено „Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяването на Европа“⁸ [...], цели съвместно създаване на пътища за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва път за преход за екосистемата на мобилността, който да съпътства преходът на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В пътя за преход [...] се обръща специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост [...] и на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки. Използва се и Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход, както и механизмът за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на пътя за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват Социалния фонд за климата, създаден с Регламент (ЕС) 2023/955 на Европейския парламент и на Съвета⁹ („Социален фонд за климата“), за да подпомагат микропредприятията при [...] закупуването [...] на превозни средства и камиони с нулеви емисии. Съобщението на Комисията от 1 февруари 2023 г., озаглавено „Промислен план на Зеления пакт за ерата на нулеви нетни емисии“ [...] ¹⁰, [...] има за цел да повиши конкурентоспособността на европейската промишленост с нулеви нетни емисии и да подкрепи бързия преход към неутралност по отношение на климата. [...] Този план цели осигуряването на по-благоприятни рамкови условия за разширяването на производствените мощности на [...] Съюза за технологии и продукти с нулеви нетни емисии, необходими за постигане на амбициозните цели на [...] Съюза в областта на климата.

⁸ [...]

⁹ Регламент (ЕС) 2023/955 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за създаване на Социален фонд за климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2021/1060 (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 1).

¹⁰ [...]

- (12) Целите за намаляване на емисиите на CO₂, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, трябва да бъдат допълнени от необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, както е посочено в [...] Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹¹. Целесъобразно е да се разгледа въздействието на настоящия регламент върху възможността регистрираните в ЕС нови тежкотоварни превозни средства да се движат извън Съюза с оглед на евентуални инфраструктурни ограничения в трети държави.
- (13) Преходът към неутралност по отношение на климата изисква значителни инвестиции в електроенергийната мрежа [...], включително повишена преносна способност, устойчивост и възможност за акумулиране, както и допълнителни връзки. [...] С оглед на целите за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, установени с настоящия регламент, [...] делът на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии в общия автомобилен парк от тежкотоварни превозни средства, които участват в движението по пътищата [...], както и потреблението на електроенергия в сектора, ще останат ограничени. Поради това съответното въздействие върху електроенергийната мрежа също ще остане ограничено.
- (14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове от тежкотоварни превозни средства във времето, за да се управлява преходът към тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин. [...] Поради това е целесъобразно да се запази подходът с [...] въвеждане на по-строги целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.

¹¹ [...] Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС [...] (ОВ ...).

- (15) Поради разнородната структура на [...] целия автомобилен парк от камиони не е възможно да се предвиди напълно дали [...] технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор за всички специфични видове употреба. Това [...] би могло да включва [...] тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. [...] Такива превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. С оглед на тези съображения следва да се остави известна свобода по отношение на целта за намаляване на емисиите на CO₂ за 2040 г., за да се отчете технологичното развитие [...], което все още предстои.
- (15а) За да се намали замърсяването на въздуха в градовете, както и да се предоставят ефикасни и по-устойчиви транспортни услуги, от ключово значение е да се обърне внимание на емисиите от градските автобуси. Тъй като наличието на градски автобуси е необходимо за постигането на тези цели, сигурността на доставките на такива автобуси е важна и възлагащите органи следва да използват разпоредбата за обществените поръчки в член 3в, за да определят приноса за сигурността на доставките при възлагането на договор.
- (16) При възлагането на обществени поръчки за закупуване или използване на градски автобуси, както и на обществени поръчки за услуги във връзка с използването на такива автобуси, възлагащите органи следва да вземат предвид приноса за сигурността на доставките във връзка с определени критерии, които следва да включват поне един от следните елементи: наличието на основни резервни части, промени във веригата на доставки или специфични изисквания за сертифициране или документация, наред с другото. За трети държави, с които Съюзът не е сключил многостранно или двустранно споразумение, гарантиращо сравним и ефективен достъп на предприятията от Съюза до пазарите на тези трети държави (държави, които не са страна по СДП), е възможно да се вземе предвид делът на продуктите от офертите с произход от трети държави, както е определено съгласно Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета.

- (16a) Прилагането на приноса за сигурността на доставките по член 3в не следва да засяга прилагането на член 25 от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и членове 43 и 85 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, а възлагащите органи или възложителите следва да вземат предвид [...] насоките в съобщението на Комисията от 24 юли 2019 г., озаглавено „Ръководство за участието на оференти и стоки от трети държави на пазара на ЕС за обществени поръчки“ [...].
- (17) С по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO₂ от целия автомобилен парк в Съюза от 2030 г. нататък производителите ще трябва да внедряват значително повече тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и ще изложи на риск ефективността на Регламент (ЕС) 2019/1242. Поради това механизмът за стимулиране ZLEV следва да се премахне [...] от 2030 г.
- (18) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии на CO₂ да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии на CO₂ следва да се запазят като приход в общия бюджет на Европейския съюз в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242.

- (19) Предметът на Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде разширен, за да обхване и задълженията за мониторинг и докладване, които са включени в Регламент (ЕС) 2019/1242 посредством настоящия регламент.
- (20) Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде изменен, за да има същия обхват като Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета¹².

¹² 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).

(21) За тежкотоварни превозни средства [...] [...], които не попадат в обхвата на законодателството на Съюза за одобряване на типа за автомобилите, като например селскостопанските и горските трактори, тежкотоварните превозни средства, проектирани и произведени за използване от въоръжените сили, и верижните превозни средства, емисиите на CO₂ не се определят и следователно не се изисква тези тежкотоварни превозни средства [...] да постигат целите за намаляване на емисиите на CO₂, определени в настоящия регламент. Тежкотоварните [...] превозни средства, проектирани и конструирани или приспособени за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби и силите, отговорни за поддържането на обществения ред [...], или службите за спешна медицинска помощ, които са получили одобрение на типа на доброволен принцип, също следва да бъдат освободени от [...] задължението за постигане на целите за намаляване на емисиите на CO₂, [...] посочени в настоящия регламент, за да не се създава стимул за прекратяване на доброволното одобряване на типа на такива тежкотоварни превозни средства [...], което би имало отрицателни последици за безопасността и околната среда, освен ако производителят не поиска [...] включването на тези тежкотоварни превозни средства. Държавите членки следва също така [...] да могат да се освобождават от задължението за постигане на целите за намаляване на емисиите на CO₂ за тежкотоварни превозни средства, предвидени в настоящия регламент, които не са специално проектирани за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред, въоръжените сили или службите за спешна медицинска помощ, но са регистрирани за такъв вид употреба, като например обикновени автобуси, използвани за превоз на полицията или армията, като потвърдят, че такова освобождаване [...] отговаря на обществения интерес. Тъй като за някои групи тежкотоварни превозни средства [...], чийто тип е одобрен, но за които емисиите на CO₂ все още не са определени по технически причини, не се изисква тези тежкотоварни превозни средства [...] да постигат целите за намаляване на емисиите на CO₂, предвидени [...] в настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, тежкотоварни превозни средства с повишена проходимост, като някои тежкотоварни превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели, както и други тежкотоварни превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като тежкотоварни превозни средства с повече от 4 оси или с повече от 2 задвижвани оси, малки автобуси с максимална маса по-малка от 7,5 тона и малки камиони с максимална маса по-малка от 5 тона. Специализираните превозни средства, като сметосъбиращи камиони, самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

- (22) Следва да се въведат някои определения, за да се хармонизира терминологията на Регламент (ЕС) 2019/1242 с тази на законодателството на Съюза за одобряване на типа на превозните средства, по-специално Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета¹³ и Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията¹⁴.
- (23) За целите на нововъведеното прехвърляне на тежкотоварни превозни средства между производителите и за въвеждане на освобождаване за производителите, произвеждащи малък брой тежкотоварни превозни средства, към Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се добави определение на понятието „група свързани субекти“, като по същество се следва терминологията, използвана в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ за лекотоварните превозни средства.
- (24) За да се определят задълженията на отделните производители, целите за намаляване на емисиите на CO₂ от целия автомобилен парк от нови тежкотоварни превозни средства в Съюза следва да бъдат преобразувани в конкретни цели за намаляване на емисиите за подгрупите превозни средства, които следва да бъдат определени въз основа на техническите характеристики на тежкотоварните превозни средства, от които те са съставени.
- (25) Тъй като емисиите на CO₂, свързани с ремаркетата, оказват силно въздействие върху общите емисии на CO₂ и консумацията на енергия на тежкотоварните моторни превозни средства, следва да бъдат определени и съответните цели за намаляване на емисиите на CO₂ за [...]ремаркетата [...].

¹³ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО.

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).

¹⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ЕО) (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

- (26) Поради техническата готовност на подсектора и необходимостта от подобряване на качеството на въздуха в градовете следва да се определи задължителен минимален дял на нови градски автобуси с нулеви емисии.
- (27) Задължителният минимален дял градски автобуси с нулеви емисии следва да отговаря на обществената потребност от достъпен обществен транспорт, включително в селските райони. Увеличеното предлагане на градски автобуси с нулеви емисии, произтичащо от такъв задължителен минимален дял, следва да има положително въздействие върху разходите за закупуване, както по отношение на първоначалната закупна цена, така и по отношение на общите разходи за собственост на градски автобуси с нулеви емисии, отразяващи икономиите на изкопаеми горива в резултат на [...] експлоатацията на такива градски автобуси. Съвместното възлагане на обществени поръчки за градски автобуси, които се основават на платформата „Чист автобусен транспорт“, може да намали още повече разходите за закупуване на такива автобуси, а [...] Социалният фонд за климата би могъл да се използва от държавите членки за подкрепа на уязвимите граждани с намалени или безплатни билети или абонаменти за обществен транспорт. И накрая, за регионалните автобуси и автобусите за пътуване на дълги разстояния, включително за транспорта в селските райони, продължават да се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO₂ за тежкотоварните превозни средства. Подкрепата от Социалния фонд за климата би могла да отговори на специфичните нужди на селските райони и да предотврати транспортната бедност, както е определена в член 2, точка 2 от Регламент (ЕС) 2023/955¹⁶, чрез осигуряване на достъп до обществен транспорт на достъпни цени.
- (28) Коефициентът за нулеви и ниски емисии следва да се прилага за периода за докладване за 2029 г., тъй като след този период той вече не се смята за необходим като стимул за насърчаване на навлизането на пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии.
- (29) Тъй като за целите на съответствието следва да се вземат предвид търговските, а не юридическите лица, на икономически свързаните производители следва да бъде разрешено в определени граници да прехвърлят тежкотоварни превозни средства помежду си за целите на отчитането на тези тежкотоварни превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242.

¹⁶ [...]

- (30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти.
- (31) За да се избегнат непропорционално високи разходи за привеждане в съответствие [...] и за да се намали административната тежест, производителите, които произвеждат малко тежкотоварни превозни средства, отговарящи на определени правни изисквания, следва да бъдат освободени [...] от задължението за спазване [...] на целите за намаляване на емисиите на CO₂. Тъй като от тях се изисква да спазват задълженията за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242, за тези производители съществува подходящ механизъм за контрол.
- (32) Действието на съществуващата система за многогодишни кредити и дългове за емисии следва да бъде удължено до 2039 г., тъй като целите за намаляване на емисиите на CO₂ продължават [...] да се повишават и за периода след 2030 г. до 2040 г. и изискват ориентирано към бъдещето техническо развитие на производителите през този период.
- (33) В Регламент (ЕС) 2019/1242 следва ясно да се посочи за всяка категория превозни средства кой е производителят, на когото следва да бъде приписано тежкотоварното превозно средство, като по този начин специално се вземат предвид различните конфигурации за тежкотоварни превозни средства от категория М.
- (34) Правилата за проверка на данните от мониторинга следва също така да обхващат [...] потенциалната последваща корекция[...] на грешки в докладваните данни и начина, по който Комисията следва да процедира с тези корекции за изпълнение на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от целия автомобилен парк в Съюза [...].
- (35) Оценката на еталонните емисии на CO₂ следва да бъде изменена, за да обхване и подгрупите превозни средства, включени наскоро в обхвата на Регламент (ЕО) № 2019/1242.

- (36) Мониторингът и докладването от страна на производителите и държавите членки е съществена предпоставка за прилагането на Регламент (ЕС) 2019/1242. [...] Инкорпорирането на Регламент (ЕС) 2018/956 в Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да доведе до полезни взаимовръзки и да даде възможност за тълкуване на разпоредбите, като се вземат предвид целите на двата регламента.
- (37) [...] При [...] инкорпорирането на разпоредбите за мониторинг и докладване на Регламент (ЕС) 2018/956 в Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се използва възможността за леко [...] изменение на тези разпоредби с оглед на опита [...], натрупан от първите два цикъла на докладване съгласно Регламент (ЕС) 2018/956.
- (38) Като се има предвид фактът, че определянето на емисиите на CO₂ вече няма да се извършва само от производителите, задължението за докладване [...] на емисиите на CO₂ и на други технически данни за тежкотоварните превозни средства следва да се разшири извън производителите, така че да включва и субектите, които извършват определянето на тежкотоварните превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията¹⁷. Данните, които трябва да се докладват, следва да включват файла с протоколите на производителя.
- (39) [...] Комисията следва да [...] има право да взема предвид техническия прогрес, развитието на логистиката на товарния транспорт, например особено тежките състави от превозни средства, използвани в някои държави членки, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответното законодателство за одобряване на типа, за да се гарантира, че изискванията за данни и процедурата за мониторинг и докладване продължават да бъдат актуални с течение на времето за оценка на приноса на парка от тежкотоварни превозни средства за целите за намаляване на емисиите на CO₂, да се гарантира наличието на данни за новите и напредналите технологии за намаляване на CO₂ и за резултатите от изпитването за проверка в пътни условия, както и да се гарантира, че диапазоните на стойностите на въздушното съпротивление продължават да бъдат от значение за целите на информацията и съпоставимостта, [...] и да се допълнят разпоредбите относно административните глоби.

¹⁷ 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).

- (40) Поради тези причини на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на критериите за определяне на подгрупи превозни средства, включително добавяне на подгрупа за камион в изключително тежък състав (ЕНС), за определяне на специализирани превозни средства, за експлоатационния обхват на различните технологии силово предаване, списъка и теглото на профилите на движение, полезния товар, броя на пътниците, масата на пътниците, технически допустимия максимален полезен товар, технически допустимия максимален брой пътници и обема на товарното отделение на подгрупите превозни средства и стойностите на годишния пробег, за изменение на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията към настоящия регламент, по отношение на посочването на данните, които трябва да се докладват от държавите членки за мониторинга на резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия, за изменение на обхвата на стойностите на въздушното съпротивление и за определяне на критериите, изчисляването и метода за събиране на административните глоби, наложени на производителите. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение [...] от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (41) Регламент (ЕС) 2018/956 следва да бъде отменен с [...] преходни разпоредби, които позволяват текущият към момента на влизане в сила на настоящия регламент период за докладване да бъде приключен съгласно правилата, приложими в началото на този период за докладване, включително цялата последваща обработка на събраните данни. Съответно настоящият регламент следва да се прилага от началото на следващия период за докладване.

- (42) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно насърчаване на намаляването на емисиите на парникови газове по разходоефективен и икономически ефективен начин, съизмерим с целта за намаляване на нетните емисии на парникови газове в цялата икономика до 2030 г. чрез изменени цели за намаляване на емисиите на CO₂ за тежкотоварни превозни средства, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (43) Поради това Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) 2019/1242

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

- 1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет и цел

1. Настоящият регламент [...] определя стандарти [...] за емисиите на CO₂ за нови тежкотоварни превозни средства. Тези стандарти [...] допринасят за постигане на целта на Съюза за намаляване на емисиите му на парникови газове, установена в Регламент (ЕС)[...] 2023/857¹⁸ [...], за реализиране на целите на Парижкото споразумение¹⁹ и за гарантиране на правилното функциониране на вътрешния пазар.
2. С настоящия регламент се определят и [...] изисквания за докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза.“;

¹⁸ [...] Регламент (ЕС) 2023/857 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2018/842 за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и на Регламент (ЕС) 2018/1999 (ОВ L 111, 26.4.2023 г., стр. 1 – 14).

¹⁹ [...]

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) M₂ и M₃;

б) N₁, N₂ и N₃, [...] при условие че превозните средства не попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/631[...];

в) O₃ и O₄.

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

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

б) параграф 2 се изменя, както следва:

і) първата алинея се заменя със следното:

„2.[...] За целите на настоящия регламент тежкотоварните превозни средства, посочени в параграф 1, се [...] смятат за нови тежкотоварни превозни средства през даден период за докладване, ако са регистрирани за пръв път в Съюза през съответния период за докладване и преди това не са били регистрирани извън Съюза.“;

ii) добавя се следната алинея:

„Параграф 1 не се прилага за тежкотоварни превозни средства, първоначално регистрирани за период, не по-дълъг от един месец, и регистрирани единствено с цел преход към държава извън Съюза.“;

[...]

3) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следното:

„1) „еталонни емисии на CO₂“ означава средните специфични емисии на CO₂ за референтния период на всички нови тежкотоварни превозни средства във всяка подгрупа превозни средства, с изключение на специализираните превозни средства, определени в съответствие с приложение I, точка 3;“;

б) вмъкват се [...] следните точки:

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

3б) „референтен период“ означава период за докладване от определена година, по отношение на който регулаторните задължения за намаляване на емисиите на CO₂ за дадена подгрупа превозни средства са посочени в настоящия регламент;“;

в) точка 5 се заменя със следното:

„5) „цел за специфичните емисии на CO₂“ означава целта за емисии на CO₂ за даден производител, която се определя всяка година за предходния период за докладване в съответствие с приложение I, точка 4;“;

г) точка 9 се заменя със следното:

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

д) точка 10 се заличава;

е) вмъква се следната точка [...]:

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

[...];“

ж) точка 11 се заменя със следното:

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

- а) тежкотоварно моторно превозно средство, чиито емисии на CO₂ не превишават [...] 3 g/(тонкилометър) или [...] 1 g/(пътник-километър), както е определено в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- б) тежкотоварно превозно средство без горивен двигател или с горивен двигател, който отделя не повече от [...] 1 g CO₂/kWh, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, или по-малко от [...] 1 g CO₂/km, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета и мерките за неговото прилагане, [...] [...] при условие че не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400;

в) ремарке, оборудвано с устройство, което активно поддържа задвижването му и което няма двигател с вътрешно горене или има двигател с вътрешно горене с емисии, по-ниски от [...] 1 g CO₂/kWh, както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 [...] и мерките за неговото прилагане или в съответствие с Правило (ЕО) № 49 на ИКЕ на ООН.

з) точка 12 се заменя със следното:

„12) „тежкотоварно превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е с нулеви емисии и чиито специфични емисии на CO₂ са по-малко от половината от еталонните емисии на CO₂ от всички превозни средства от съответната подгрупа превозни средства, към която принадлежи тежкотоварното превозно средство, като количеството е определено съгласно приложение I, точка 2.4.3;“;

и) добавят се следните точки:

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

16) „първично превозно средство на тежкотоварно превозно средство“ означава първично превозно средство [...], за симулацията на което е определена обща каросерия, съответстваща на действителната каросерия на тежкотоварното превозно средство по отношение на конфигурацията на неговия под (нисък/висок), на неговите етажи (едноетажен/двуетажен) и на всякакви други параметри, според случая;

17) „напълно комплектовано превозно средство“ означава „напълно комплектовано превозно средство“, както е определено в член 3, точка 26 от Регламент (ЕС) 2018/858;

18) „комплектовано превозно средство“ означава „комплектовано превозно средство“, както е определено в член 3, точка 27 от Регламент (ЕС) 2018/858;

19) „превозно средство с повишена проходимост“ означава превозно средство с повишена проходимост, както е определено в част А, точка 2.1 [...] от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;

20) „превозно средство със специално предназначение“ превозно средство със специално предназначение, както е определено в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858;

21) „превозно средство със специално предназначение и повишена проходимост“ означава превозно средство със специално предназначение и повишена проходимост, както е определено в част А, точка 2.3.1 [...] от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;

22) „сертификат за съответствие“ означава сертификат за съответствие, както е определен в член 3, точка 5 от Регламент (ЕС) 2018/858;

23) „договори за обществени поръчки“ в контекста на процедурите за възлагане на обществени поръчки и освен ако не е посочено друго, означава договор за обществена поръчка съгласно определението в член 2, параграф 1, точка 5 от Директива 2014/24/ЕС, „договори“ съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива 2014/25/ЕС [...] и „концесии“ съгласно определението в член 5, точка 1 от Директива 2014/23/ЕС.“;

24) „камион в изключително тежък състав (ЕНС)“ означава превозно средство от категория N3, подходящо за използване в състав от превозни средства, с 3 или повече оси, с номинална мощност на двигателя най-малко 400 kW и с технически допустима максимална маса на състава от повече от 60 тона;

й) добавя се следният параграф:

„За целите на настоящия регламент, „група свързани производители“ означава производител и свързаните с него предприятия.

„Свързани предприятия“ означава:

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

i) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас;
[...]

ii) правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието; или

iii) притежава правото да управлява дейността на предприятието;

б) предприятия, които пряко или косвено имат [...] правото или правомощията, посочени в буква а), по отношение на производителя;

в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено има [...] правото или правомощията, посочени в буква а);

г) предприятия, в които производителят заедно с едно или повече от предприятията, посочени в буква а), б) или в), или в които две или повече от тези предприятия съвместно притежават [...] правото или правомощията, посочени в буква а);

д) предприятия, в които [...] правото или правомощията, посочени в буква а), се притежават съвместно от производителя или едно или повече от свързаните с него предприятия, посочени в букви а) – г), и едно или повече трети лица.“;

4) Вмъкват се следните членове [...]:

Цели за намаляване на емисиите на CO₂

1. Средните емисии на CO₂ на парка от нови тежкотоварни моторни превозни средства в Съюза, различни от превозните средства със специално предназначение, превозните средства с повишена проходимост, превозните средства с повишена проходимост и специално предназначение и специализираните превозни средства се намаляват със следните процентни стойности в сравнение със средните емисии на CO₂ за периода за докладване за 2019 г.:

а) за подгрупи превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH за периодите за докладване за годините 2025 – 2029 с 15%;

б) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2030 – 2034 с 45%;

в) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2035 – 2039 с 65%;

г) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за 2040 г. и след това с 90%.

2. Подгрупите превозни средства допринасят за постигането на целите за намаляване на емисиите на CO₂, посочени в параграф 1, [...] в съответствие с точка 4.3 от приложение I.

3. Емисиите на CO₂, свързани с парка от нови ремаркета в Съюза, се [...] намаляват в съответствие с точка 4.3 от приложение I.

4. Независимо от член 2, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/2400, за одобрените тежкотоварни превозни средства, попадащи в обхвата на член 2, параграф 3, първа алинея, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/858, не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO₂, определени в [...] параграфи 1 – 3 от настоящия член, освен ако производителят не избере да включи тези тежкотоварни превозни средства в изчислението на своите специфични емисии и цели за емисиите на CO₂ при докладването на тежкотоварното превозно средство в съответствие с част Б от приложение IV към настоящия регламент.

5. За тежкотоварни [...] превозни средства, различни от посочените в параграф 4 от настоящия член, регистрирани за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби, службите, отговорни за поддържането на обществения ред, въоръжените сили или службите за спешна медицинска помощ, не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO₂, [...] предвидени в [...] параграфи 1 – 3 от настоящия член, ако държавата членка посочи това в процеса на регистрация и докладване, като по този начин потвърди в данните, докладвани в съответствие с част А от приложение IV, че задачите на дадено тежкотоварно превозно средство не могат да бъдат изпълнявани в същата степен от [...] тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира тежкотоварно превозно средство с двигател с вътрешно горене за изпълняването на тези задачи.“

Член 3б

Цел за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии за градски автобуси

1. За тежкотоварните превозни средства, посочени в четвъртата колона [...] на точка 4.2 от приложение I (градски автобуси), производителите се съобразяват с **85-процентовите** и 100-процентовите минимални дялове [...] на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства [...] в съответствие с точка 4.3.2 от приложение I.[...];

[...]

3. [...] Комисията определя чрез актове за изпълнение [...] [...] общи технически спецификации, включително стандарти, за използването на тежкотоварните превозни средства, посочени в настоящия член [...]:

а) техническата и отворена оперативна съвместимост между инфраструктурата за зареждане с електроенергия и гориво и тежкотоварните превозни средства по отношение на физическите връзки и обмена на съобщения;

б) безопасното и сигурно споделяне и използване на генерираните данни.

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

Член 3в

Процедури за възлагане на обществени поръчки

1. Възлагащите органи или възложителите възлагат обществени поръчки за доставки за покупка [...] на градски автобуси, посочени в член 3б, както и обществени поръчки за услуги, чийто основен предмет е използването на такива превозни средства, [...] въз основа на икономически най-изгодната оферта, която включва най-доброто съотношение цена/качество. Възлагащите органи или възложителите вземат предвид приноса на офертата за сигурността на доставките, като използват технически спецификации или критерии за възлагане в зависимост от пазарната ситуация и [...] в съответствие с [...] директиви 2014/23/ЕС, 2014/24/ЕС или 2014/25/ЕС и приложимото секторно законодателство, както и с международните ангажименти на Съюза, включително СДП и други международни споразумения, с които Съюзът е обвързан.
2. Техническите спецификации или критериите за възлагане по отношение на приноса на офертата за сигурността на доставките [...] включват поне един от следните [...] критерии, прилагани по обективен, прозрачен и недискриминационен начин:
 - а) дела на продуктите [...] от офертите с произход от трети държави, както е определено съгласно Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета; Тези критерии се прилагат само за продукти от оферти с произход от държави, които не са страни по СДП;

[...]

[...] б[...] наличието на основни резервни части за функционирането на оборудването, предмет на търга;

в[...] ангажимент от страна на оферента, че евентуалните промени във веригата му на доставки по време на изпълнението на поръчката няма да окажат неблагоприятно въздействие върху изпълнението на поръчката;

г[...] [...] сертификати или документация, с които се доказва, че организацията на веригата за доставки на оферента [...] му позволява да изпълни изискването за сигурност на доставките.

Това не възпрепятства възлагащите органи и възложителите да прилагат допълнителни [...] критерии.

3. [...] Ако приносът на офертата за сигурността на доставките се използва като критерий за възлагане, тежестта му се определя на 15 – 40% сред критериите за възлагане. “;

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

„а) данните, докладвани за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през предходния период за докладване; както и“;

б) Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

Коефициентът за нулеви и ниски емисии отчита броя и емисиите на CO₂ на всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на производителя.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Коефициентът за нулеви и ниски емисии трябва да намалява средните специфични емисии на CO₂ на производителя най-много с 3%. Приносът към този коефициент на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от категория N, различни от тези в подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, намалява средните специфични емисии на CO₂ на производителя с най-много 1,5%.“;

7) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Специфични цели за емисиите на CO₂ на производителя

За периода за докладване за 2025 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя цел за специфичните емисии на CO₂ за всеки производител за предходния период за докладване. Целта се определя в съответствие с приложение I, точка 4.1.“;

8) Вмъкват се следните членове [...]:

„Член 6а

Прехвърляне на тежкотоварни превозни средства между производителите

1. За целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите в съответствие с член 4 и точка 2.2 от приложение I, отделни тежкотоварни превозни средства могат да бъдат прехвърляни между производителите при следните условия:
 - а) за всички прехвърляния: искането трябва да бъде подадено съвместно от прехвърлящия и приемащия производител;
 - б) за прехвърлянето на тежкотоварни превозни средства, различни от тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, прехвърлящият и приемащият производител [...] принадлежат към група свързани производители;
 - в) за прехвърлянето [...] на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии между производители, които не принадлежат към група свързани производители [...], броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, прехвърлени на даден производител, не [...] надвишава 5% от всички негови нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през даден период за докладване.

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

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

Член 6б

Освобождаване на производителите, произвеждащи малко тежкотоварни превозни средства

1. Ако през даден период за докладване са регистрирани по-малко от 100 нови тежкотоварни превозни средства на даден производител, за средните специфични емисии на CO₂ съгласно предвиденото в член 4 и в точка 2.7 от приложение I, а също и за целите за специфични емисии на CO₂, предвидени в член 6 и в точка 4.1 от приложение I, се задава стойност „0“ за съответния период за докладване.
2. Стойностите на средните специфични емисии на CO₂ и на целите за специфичните емисии на CO₂ не се включват в публикацията на данни по член 11 за съответните производители и периоди за докладване.
3. Освобождаването, предвидено в параграф 1, не се прилага през даден период за докладване в нито един от следните случаи:
 - а) по искане на производителя;
 - б) ако производителят поиска прехвърляне на тежкотоварни превозни средства в съответствие с член 6а;

в) ако производителят е част от група свързани производители, които колективно са регистрирали повече от 100 тежкотоварни превозни средства през дадения период за докладване, или е част от група свързани производители, [...] включително производител, за който [...] се прилага буква а) или буква б).

4. Производителите, които не са част от група по смисъла на параграф 3, буква в), информират Комисията, ако са регистрирали по-малко от 100 тежкотоварни превозни средства през даден период за докладване.
5. Производителите, за които не се прилага освобождаването по параграф 1, информират Комисията през всеки период за докладване за всички свои свързани предприятия, които отговарят на условията за освобождаването[...] по параграф 1.
6. [...] Производителите [...] информират[...] [...] Комисията съгласно параграфи 4 и 5, като използват предоставените от Комисията електронни инструменти.“;

9) Член 7 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1, първа алинея, въвеждащото изречение се заменя със следното:

„За да се определи дали даден производител изпълнява своите цели за специфичните емисии на CO₂ през периодите за докладване за годините 2025 – 2039 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, определени в съответствие с приложение I, точка 5, които съответстват на броя на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през даден период за докладване, умножен по:“;

- б) в параграф 1, втора алинея „2029“ се заменя с „2039“;

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

„Дълговете за емисии се придобиват през периодите за докладване за годините 2025 – 2039 г. Общата стойност на дълговете за емисии на производителя не надвишава обаче 5 % от целта за специфичните емисии на CO₂ на производителя, умножена по броя на тежкотоварните превозни средства на производителя през същия период („пределна стойност на дълговете за емисии“).“;

г) в параграф 1 четвъртата алинея се заменя със следното:

„Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 – 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2029 г., 2034 г. и 2039 г.“;

д) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Траекториите за намаляване на емисиите на CO₂ се определят за всеки производител в съответствие с приложение I, точка 5.1, въз основа на следните линейни траектории:

а) между еталонните емисии на CO₂ и целта за емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2025 г. или 2030 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, букви а) и б);

б) между целта по отношение на емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2025 г. и целта за емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2030 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, буква б);

в) между целта по отношение на емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2030 г. и целта за емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2035 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, буква в); и

г) между целта по отношение на емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2035 г. и целта за емисиите на CO₂ за периода за докладване за 2040 г., както е посочено в член 3а, параграф 1, буква г).“;

10) Вмъкват се следните членове [...]:

„Член 7а

Приписване на тежкотоварни превозни средства на производител

При изчисляване на средните специфични емисии на CO₂ в член 4 и на целите за специфични емисии на CO₂ в член 6, тежкотоварните превозни средства, регистрирани през даден период за докладване, се приписват на следните производители:

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

Член 7б

Изчисляване на средните специфични емисии на CO₂ от тежкотоварни превозни средства от категория M

За превозни средства от категория M се прилага следното:

а) за изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ в дадена подгрупа превозни средства за производител, ново тежкотоварно превозно средство от категория М се разглежда с оглед на специфичните му емисии на CO₂ като комплектовано или напълно комплектовано превозно средство съгласно точка 2.2.2 от приложение I и не се взема предвид в точка 2.2.3 от същото приложение [...];

б) [...] чрез дерогация от буква а) от настоящия член, по искане на производителя, посочен в член 7а, буква б), към Комисията и при спазване на условието, посочено в [...] буква в), ново тежкотоварно превозно средство от категория М се разглежда с оглед на специфичните емисии на CO₂ на неговото първично превозно средство в точка 2.2.3 от приложение I и не се разглежда в точка 2.2.2 от същото приложение [...];

в) посоченото в буква б) искане за ново тежкотоварно превозно средство от категория М не е допустимо, [...] ако производителят и производителят на превозното средство [...] съгласно определението в член 3, точка 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400 на неговото комплектовано или напълно комплектовано превозно средство са свързани предприятия или едно и също юридическо лице. Като отправя такова искане, производителят декларира, че това условие е изпълнено. [...] При поискване производителят предоставя подкрепяща информация на Комисията;

г) Комисията, с подкрепата на Европейската агенция за околна среда, предоставя без забавяне в електронен формат инструментите и процедурните насоки, необходими на производителите, [...] за да подадат на Комисията исканията, посочени в буква б).“;

11) Член 8 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1, буква а) „от 2025 до 2029 г.“ се заменя с „от 2025 г. нататък“;
- б) буква б) от параграф 1 се заличава;

в) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Приема се, че производителят има извънредно количество емисии на CO₂, във всеки от следните случаи:

а) ако през някой период за докладване от 2025 г. до 2028 г., от 2030 г. до 2033 г. или от 2035 г. до 2038 г. сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е по-голяма от пределната стойност на дълговете за емисии, посочена в член 7, параграф 1, трета алинея;

б) ако през периодите за докладване за 2029 г., 2034 г., 2039 г. и 2040 г. сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е положителна;

в) ако от периодите за докладване от 2041 г. нататък средните специфични емисии на CO₂ на производителя надвишават целта му за специфичните емисии на CO₂.“;

12) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) когато стойностите на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства в експлоатация в резултат на проверки, извършени в съответствие с процедурата, посочена в член 13 от настоящия регламент, се отклоняват от стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или в информационния файл за клиента, посочен в член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/2400;

б) когато са установени грешки, дължащи се на [...] неправилни входни данни или други причини при изпълнението на определянето на емисиите на CO₂;

в) когато са установени грешки при изпълнението на мониторинга и докладването на емисиите на CO₂;

г) всякакви други отклонения, различни от посочените в букви а), б) и в).“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Комисията взема предвид отклоненията, посочени в параграф 1, за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителя и еталонните емисии на CO₂. Тя [...] разглежда възможността за изменение на [...] списъка [...], посочен в член 11, параграф 1. [...] Комисията [...] не е длъжна да взема предвид отклоненията, ако преизчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на даден производител или на еталонните емисии на CO₂ е довело до отклонение от по-малко от 0,1%.“;

13) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Оценка на еталонните емисии на CO₂

1. За да се гарантира стабилността и представителността на еталонните емисии на CO₂ на подгрупите превозни средства, за които се прилага период за докладване от 2024 г. или по-късно като референтен период съгласно точка 3.2 от приложение I, Комисията оценява прилагането на условията, при които са определени еталонните емисии на CO₂, и определя дали тези емисии са били неоснователно увеличени и ако това е така, как да бъдат коригирани.
2. Ако Комисията стигне до заключението, че всички или част от еталонните емисии на CO₂ [...] трябва да се коригират, тя приема акт за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2, в който се извършват тези корекции.“;

14) Член 11 се изменя, както следва:

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

„Списъкът, който трябва да бъде публикуван до 30 април на годината, следваща годината, в която даден референтен период е приключил, включва еталонните емисии на CO₂, определени през въпросния референтен период.“

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

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

а) когато процедурите за одобряване на типа, посочени в Регламент (ЕО) № 595/2009, се изменят, с изключение на измененията, свързани със стойностите на полезния товар и броя на пътниците, използвани за определяне на емисиите на CO₂, по такъв начин, че нивото на емисиите на CO₂ от представителните тежкотоварни превозни средства, специфицирани съгласно [...] параграф 3 от настоящия член, да се увеличава или намалява с повече от 5 g CO₂/km:

i) коригираните еталонни емисии се изчисляват в съответствие с приложение II, точка 1;

ii) [...] новите стойности се публикуват в допълнение към предишните стойности, като се посочва периодът за докладване, когато се прилагат за първи път;

б) когато приложенията са изменени в съответствие с член 14, параграф 1, букви а) – е):

i) публикуваните по-рано еталонни емисии на CO₂ се преизчисляват в съответствие с приложение I, като се вземат предвид параметрите, изменени [...] в съответствие с [...] член 14, параграф 1, букви а) – е);

ii) преизчисленият набор от еталонни емисии на CO₂ се публикува и заменя предходните [...] еталонни [...] емисии, считано от периода за докладване, през който изменените [...] параметри в съответствие с [...] член 14, параграф 1, букви а) – е) се прилагат за първи път.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.“;

в) добавя се следният параграф:

„3. В случай на изменения на процедурите за одобряване на типа, посочени в параграф 2, първа алинея, буква а) от настоящия член, [...] актовете за изпълнение, посочени в параграф 2 от настоящия член, определят или установяват методика за определяне на едно или повече представителни превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, включително статистическите им тежести и стойностите на полезния товар и броя на пътниците, които да се използват за определяне на емисиите на CO₂, въз основа на която се определя корекцията, посочена в параграф 2, първа алинея, буква а), подточка i) от настоящия член, като се вземат предвид данните от мониторинга, докладвани съгласно настоящия регламент, и техническите характеристики [...], посочени в член 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.“;

15) В член 13, параграф 3 се добавя следното изречение:

„Когато данните в информационния файл за клиента, сертификатите за съответствие и индивидуалните сертификати за одобряване не могат да бъдат поправени съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, отговорният орган по одобряване на типа издава декларация за корекция с коригирани данни. Той [...] представя тази декларация на Комисията и на заинтересованите страни.“;

16) Вмъкват се следните членове [...]:

„Член 13а

Мониторинг и докладване от страна на държавите членки

1. Считано от периода за докладване за годината [*СП: моля въведете година: ако настоящият регламент за изменение влезе в сила преди 1 юли, въведете годината на влизането му в сила минус 1; ако настоящият регламент за изменение влезе в сила след 30[...] юни, въведете следващата година*] държавите членки извършват мониторинг на данните, посочени в приложение IV, част А, относно новите тежкотоварни превозни средства, регистрирани за първи път в Съюза.

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

2. Компетентните органи, отговарящи за мониторинга и докладването на данни в съответствие с настоящия регламент, са органите, определени от държавите членки в съответствие с член 7, параграф 6 от Регламент (ЕС) № 2019/631.

3. Тежкотоварните [...] превозни средства, проектирани и произведени, или приспособени за употреба от службите за гражданска защита, противопожарните служби и службите, отговорни за поддържане на обществения ред, [...] са предмет на разпоредбите на настоящия член.

4. Тежкотоварните [...] превозни средства, регистрирани за [...] използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби, службите за спешна медицинска помощ и службите, отговорни за поддържане на обществения ред, и тежкотоварните превозни средства, регистрирани за [...] използване от въоръжените сили, са предмет на [...] разпоредбите на настоящия член, [...] независимо дали са освободени от член 3а[...].

Член 13б

Докладване от страна на производителите или други субекти, отговорни за определянето на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства [...]

1. Производителите или другите субекти, отговорни за определянето на емисиите на CO₂ от тежкотоварно превозно средство, [...] които [...] са предмет на разпоредбите на член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400 или член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362, [...] докладват данните за новото тежко превозно средство [...] в съответствие с [...] част Б от приложение IV към настоящия регламент.

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

Настоящият параграф не се прилага за [...] превозни средства, освободени в съответствие с член 6б.

2. Всеки производител или друг субект по смисъла на параграф 1 определя звено за контакт за целите на докладването на данни в съответствие с настоящия регламент.

3. Задълженията за докладване съгласно член 13а, параграфи 3 и 4 се прилагат за производителите и другите субекти по смисъла на параграф 1 от настоящия член.

Член 13в

Централен регистър за данни относно тежкотоварните превозни средства

1. Комисията поддържа централен регистър за данните относно тежкотоварните превозни средства (наричан по-долу „централен регистър“), докладвани в съответствие с членове 13а и 13б.

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

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

2. Централният регистър се управлява от Европейската агенция за околната среда, която действа от името на Комисията.

Член 13г

Мониторинг на резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия

1. Комисията извършва мониторинг на резултатите от изпитванията в пътни условия, извършени съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 за проверка на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежкотоварни превозни средства, когато са налични такива резултати.

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

Член 13д

Качество на данните

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

Член 13е

Административни глоби

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

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

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

2. Комисията приема, въз основа на установените в параграф 3 от настоящия член принципи, делегирани актове съгласно член 17 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на процедурата и методите за изчисляване и събиране на административните глоби, посочени в параграф 1 от настоящия член.

3. Посочените в параграф 2 делегирани актове отговарят на следните принципи:

а) установената от Комисията процедура е съобразена с правото на добра администрация, и по-специално с правото на изслушване и правото на достъп до документи, като същевременно се спазват законните интереси по отношение на поверителността и търговската тайна;

б) при изчисляване на подходящи по размер административни глоби Комисията се ръководи от принципите на ефективност, пропорционалност и възпиращо действие, като взема предвид, когато е целесъобразно, тежестта и последиците от отклонението или забавянето, броя на тежкотоварните превозните средства, за които се отнасят данните, при които е констатирано отклонение или забавяне на данни, добросъвестността на производителя, степента на проявена грижа и сътрудничество от страна на производителя, повторемостта и честотата [...] и продължителността на отклонението или [...] забавянето, както и евентуалните предходни санкции, наложени на същия производител;

в) административните глоби се събират без ненужно забавяне, като се определят крайни срокове за плащане и като се включва, когато е целесъобразно, възможност за разпределяне на плащанията на няколко вноски и етапа.

4. Сумите от административните глоби се смятат за приходи в общия бюджет на Европейския съюз.“

17) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Изменения на приложенията

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 от настоящия регламент с цел изменение на следните елементи в приложение I към настоящия регламент, за да се вземат предвид техническият прогрес, развитието на логистиката на товарния транспорт, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответното законодателство за одобряване на типа, по-специално регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕО) № 595/2009:
 - а) критериите, включително добавянето на отделни подгрупи за камиони в ЕНС, за определяне на подгрупите превозни средства, посочени в точка 1.1;
 - б) критериите за определяне на подгрупите специализирани превозни средства, определени в точка 1.2;
 - в) критериите за експлоатационния обхват на различните технологии за силово предаване, определени в точка 1.3;
 - г) списъка на профилите на движение, определени в точка 1.4;
 - д) теглото на профилите на движение, посочени в точки 2.1.1 – 2.1.3;
 - е) полезния товар, броя на пътниците, масата на пътниците, технически допустимия максимален товар, технически допустимия максимален брой пътници и товарен обем на подгрупите превозни средства [...], определени в точка 2.5;
 - ж) стойностите за годишния пробег, определени в точки 2.6.1 – 2.6.3.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 17 за изменение на следните елементи в приложение IV:
- а) изискванията за данните, посочени в части А и Б, за да се вземат предвид техническият прогрес, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответното законодателство за одобряване на типа, по-специално регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕО) № 595/2009;
 - б) актуализиране или адаптиране на обхватите на стойностите на въздушното съпротивление, посочени в част В, за да се отчетат промените в конструкцията на тежкотоварните превозни средства и да се гарантира, че тези обхвати остават валидни за целите на осигуряване на информация и съпоставимост;
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 17 за изменение на следните елементи в приложение V:
- а) адаптиране на предвидената в приложение V процедура за [...] докладване, за да се отчете опитът, натрупан при прилагането на настоящия регламент, и да се адаптира към техническия прогрес;
 - б) изменение на точка 3.2 чрез добавяне на нови данни, които са добавени в централния регистър.“;

18) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Преглед

През [...] 2027 г. Комисията [...] извършва преглед на резултатите и въздействието на настоящия регламент и [...] представя на Европейския парламент и на Съвета доклад с резултатите от този преглед.

Комисията докладва по-специално за напредъка в разгръщането на публична и частна инфраструктура за зареждане с електроенергия и алтернативни горива за превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент.

В доклада Комисията взема предвид и следното:

- Евентуални промени в обхвата на 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.
- Включването на специализирани превозни средства в целите за намаляване на емисиите на CO₂.
- Всякакви специфични ограничения за спазване на член 3б, параграф 1 поради социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологични особености или специфични метеорологични обстоятелства, както и неотдавнашни инвестиции в биометан, които вече са направени от публичните органи.
- **Наличието на инфраструктурни ограничения в трети държави за новорегистрирани в ЕС тежкотоварни превозни средства, които се движат извън Съюза.**
- **Оценка на ролята на въглеродния корекционен коефициент в прехода към мобилност с нулеви емисии в сектора на тежкотоварните превозни средства.**

[...] Ако е необходимо, този доклад ще бъде придружен от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.“;

19) Член 17 се изменя, както следва:

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

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

- б) в параграф 3 първото изречение се заменя със следното:
- „Делегирането на правомощия, посочено в [...] член 13, параграф 4, втора алинея, [...] член 13г, параграф 2, [...], член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета.“;
- в) в параграф 6 текстът „член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1“ се заменя със следното: „член 13, параграф 4, втора алинея, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1“;
- 20) Приложения I и II [...] към Регламент (ЕС) 2019/1242 се заменят с текста в приложение I към настоящия регламент;
- 21) Текстът в приложение II към настоящия регламент се добавя като приложения III, IV, V и VI към Регламент (ЕС) 2019/1242.

Член 2

Отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956

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

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

Член 2а

Изменения на Регламент (ЕС) 2018/858

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

1) Член 3 се изменя, както следва:

а) В точка 33 „теглено превозно средство“ се заменя с „ремарке“:

б) добавя се следната точка 59:

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

2) В приложение I, част Б, точка 6.1.1, буква г) се добавя следната подточка iii):

„iii) дизайнът и конструкцията на основните съставни елементи, образувачи системата за натрупване на енергия на задвижване, за електрическите ремаркета;“

Член 3

Преходни разпоредби

[...] Без да се засяга член 2, по отношение на периодите за докладване преди ... [СП: моля, въведете датата на прилагане на настоящия регламент за изменение] продължават да се прилагат Регламент (ЕС) 2019/1242, приложим на 30 юни ... [СП: моля, въведете годината, в която се пада [...] юли след датата на влизането в сила на настоящия регламент за изменение] и Регламент (ЕС) 2018/956, приложим на 30 юни ... [СП: моля, въведете годината, в която се пада [...] юли след датата на влизането в сила на настоящия регламент за изменение].

Член 4

Влизане в сила

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

Той се прилага от 1 юли ... [СП: моля, въведете годината, в която се пада [...]] юли след датата на влизането в сила на настоящия регламент за изменение].

[...]

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

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I²⁰

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

Средна стойност на специфичните емисии, цел за средна стойност на специфичните емисии
и извънредно количество емисии

1. ПОДГРУПИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ПРОФИЛИ НА ДВИЖЕНИЕ И СВЪРЗАНИ С ТЯХ

ПАРАМЕТРИ

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

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

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Специализирано превозно средство съгласно член 3, параграф 9 от настоящия регламент	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Експлоатационен обхват(EO)	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
<u>53 и превозни средства с нулеви емисии в 51</u>	Не	Всички			53
<u>54 и превозни средства с нулеви емисии в 52</u>	Не	Всички			54
1s	Не	Всички			1s
1	Не	Всички			1
2	Не	Всички			2
3	Не	Всички			3

²⁰ Съществуващите приложения се заменят в приложение I, в приложение II се добавят нови приложения.

4	He	Всички	<170 kW	Всички	4-UD
	He	Дневна кабина	≥ 170 kW	Всички	4-RD
	He	Кабина със спално отделение	≥ 170 kW и <265 kW		
	He	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	< 350 km	
	He	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	He	Дневна кабина	Всички	Всички	9-RD
	He	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km	
	He	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	9-LH
5	He	Дневна кабина	Всички	Всички	5-RD
	He	Кабина със спално отделение	<265 kW		
	He	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	< 350 km	
	He	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	He	Дневна кабина	Всички	Всички	10-RD
	He	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km	
	He	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	10-LH

11	He	Всички	11
12	He	Всички	12
16	He	Всички	16

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

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

Ако ново тежкотоварно превозно средство е разпределено в подгрупа 4-UD, но няма данни за емисиите на CO₂ в g/km за профилите на движение UDL или UDR, определени в точка [...] 1.4, то се разпределя в подгрупа 4-RD.

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

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

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

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

Групи превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2022/1362	Подгрупа превозни средства (<i>sg</i>), определена за целите на настоящия регламент
Всички групи, посочени в таблица 1, с 1, 2 и 3 оси	Същото като предвиденото в колона „група превозни средства“ от таблиците в приложение I към Регламент (ЕС) 2022/1362.
Всички групи, посочени в таблица 4, с [...] <u>2</u> или <u>3</u> оси	
Всички групи, посочени в таблица 6	

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

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

1.3. Експлоатационният обхват за целите на настоящия регламент се определя, както следва:

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

1.4. Определения на профилите на движение

RDL	Малък полезен товар при регионални курсове
RDR	Представителен полезен товар при регионални курсове
LHL	Малък полезен товар на дълги разстояния
LHR	Представителен полезен товар на дълги разстояния
UDL	Малък полезен товар при градски курсове
UDR	Представителен полезен товар при градски курсове

REL	Малък полезен товар при регионални курсове (EMS)
RER	Представителен полезен товар при регионални курсове (EMS)
LEL	Малък полезен товар на дълги разстояния (EMS)
LER	Представителен полезен товар на дълги разстояния (EMS)
MUL	Малък полезен товар при комунални услуги
MUR	Представителен полезен товар при комунални услуги
COL	Малък полезен товар в строителството
COR	Представителен полезен товар в строителството
HPL	Малък товар при тежкотоварен превоз на [...] <u>пътници</u> в градски условия
HPR	Представителен товар при тежкотоварен превоз на [...] <u>пътници</u> в градски условия
UPL	Малък товар при превоз на [...] <u>пътници</u> в градски условия
UPR	Представителен товар при превоз на [...] <u>пътници</u> в градски условия
SPL	Малък товар при превоз на [...] <u>пътници</u> в крайградски условия
SPR	Представителен товар при превоз на [...] <u>пътници</u> в крайградски условия
IPL	Малък товар при превоз на [...] <u>пътници</u> в междуградски условия
IPR	Представителен товар при превоз на [...] <u>пътници</u> в междуградски условия
CPL	Малък товар при превоз на [...] <u>пътници</u> с междуградски автобус
CPR	Представителен товар при превоз на [...] <u>пътници</u> с междуградски автобус

2. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА СРЕДНИТЕ СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

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

Специфичните емисии в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , разпределено в подгрупа sg , или от нейното първично превозно средство, се изчисляват по следната формула:

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

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

където:

\sum_{mp} е сумата за всички профили на движението mp , посочени в [...] точка 1.4;

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

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

$CO2_{v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението mp , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;

$CO2_{p,v,mp}$ са емисиите на CO_2 в g/km от първично превозно средство на ново тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението mp , и за конфигурация на шасито (нисък/висок под, брой етажи), приложими за неговата подгрупа sg , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;

За моторни превозни средства с нулеви емисии стойностите на $CO2_{v,mp}$ и $CO2_{p,v,mp}$ се приравняват на 0.

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

Подгрупа превозни средства sg	Профил на движение (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Вж. определенията в точка 1.1

** Вж. определенията в точка 1.4.

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

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

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Вж. определенията в точка 1.1

** Вж. определенията в точка 1.4.

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

Подгрупа превозни средства <i>sg</i>	Профил на движение (<i>mp</i>)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Вж. определенията в точка 1.1

** Вж. определенията в точка 1.4.

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

За всеки производител и за всеки *период за докладване*, средните специфични емисии на CO₂ $avgCO2_{sg}$ на всички нови тежкотоварни превозни средства в подгрупа *sg* или на техните първични превозни средства, ако е приложимо, се изчисляват, както следва:

2.2.1. За превозни средства от категории N и O:

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

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

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v} \times V_{pvsg}}{PN_{sg}} \quad (\text{г/пътник-километър})$$

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

$$avgCO_{2p_{sg}} = \frac{\sum_v CO_{2pv}}{V_{pvsg} \times PN_{sg}} \quad (\text{в г/пътник-километър})$$

където:

\sum_v е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупа sg , за които се прилагат разпоредбите на член 7б;

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

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

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

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

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

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

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

2.3.1 Периоди за докладване за годините 2019 – 2024 г.

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

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

където:

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

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

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

където:

$$V_{in} = \sum v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

като $\sum v$ е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии в подгрупите $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

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

LET_{sg} е прагът за ниски емисии на подгрупата sg , към която спада превозното средство, както е определено в точка 2.3.4;

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

2.3.2 Периоди за докладване от 2025 до 2029 г.

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

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{освен ако тази стойност е по-голяма от 1 или по-малка от 0,97,}$$

когато се използва съответно стойност 1 или 0,97

където:

x е 0,02

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

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

където:

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

LET_{sg} е прагът за ниски емисии на подгрупата sg , към която спада превозното средство, както е определено в точка 2.3.4;

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

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

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

2.3.3 Периоди за докладване за годините след 2030 г.

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Изчисляване на прага за ниски емисии

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

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

където:

$rCO2_{sg}$ е еталонната стойност на емисиите на CO_2 на подгрупата sg , съгласно определението в точка 3;

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

2.4. Изчисляване на дяловете на превозните средства

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

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

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

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

За всеки производител и всеки *период за докладване* дялът на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO₂ от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ по точка 2.2, се изчислява, както следва:

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

Where,

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

Vpv_{sg} е броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO₂ от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ по точка 2.2;

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

V е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя

2.5. Стойност на полезния товар, броя на пътниците и обема на товарното отделение

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

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

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

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

където:

\sum_{mp} е сумата за всички профили на движение mp

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

$PL_{sg,mp}$ е стойността на полезния товар, определена за превозните средства от категория N и O в подгрупата sg за съответния профил на движение mp , определен в точки 2.5.1 – 2.5.3.

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

2.5.1. Превозни средства от категория N.

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

Подгрупа превозни средства sg^*	Профил на движение tr^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	съгласно определеното в точка 3.1.1		не е приложимо		съгласно определеното в точка 3.1.1		не е приложимо							
54														
1s														
1			съгласно определеното в точка 3.1.1											
2			не е приложимо											
3														
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	не е приложимо	не е приложимо	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	не е приложимо	не е приложимо	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	не е приложимо	не е приложимо	2,6	12,9
16	не е приложимо												2,6	12,9

* Вж. определенията в точка 1.1

** Вж. определенията в точка 1.4.

Технически допустимите максимални стойности на полезния товар и обема на товарното отделение CV_{sg} се определят съгласно точка 3.1.1.

2.5.2. Превозни средства от категория М.

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

2.5.3. Превозни средства от категория О.

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

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

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
622, 622v, 624, 624v, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо

* Вж. определенията в точка 1.1

** Вж. определенията в точка 1.4.

Технически допустимите максимални стойности на полезния товар и обема на товарното отделение CV_{sg} се определят съгласно точка 3.1.1.

2.6. Изчисляване на тегловния коефициент за пробег, полезен товар или брой пътници

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

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

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

където:

AM_{sg} е годишният пробег за превозните средства в съответната подгрупа, посочен в точки 2.6.1, 2.6.2 и 2.6.3;

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

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

PN_{sg} е съгласно определеното в точка 2.5.2;

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

2.6.1. Годишен пробег на превозни средства от категория N

Подгрупа превозни средства (sg)*	Годишен пробег AM_{sg} (в километри)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Вж. определенията в точка 1.1

2.6.2. Годишен пробег на превозни средства от категория М

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

* Вж. определенията в точка 1.1

2.6.3. Годишен пробег на превозни средства от категория О

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

* Вж. определенията в точка 1.1

2.7. Средни специфични емисии на CO₂ на производителите, посочени в член 4

За всеки производител се изчисляват следните средни специфични емисии на CO₂:

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

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. За периодите за докладване след 2025 г.:

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

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

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

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

където:

\sum_{sg} е сумата, която е съставена за подгрупите, включени в изчисляването на конкретните средни специфични емисии на CO₂ съгласно точка 4.2;

$ZLEV$ се определя съгласно посоченото в точка 2.3;

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

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

pv_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

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

$avgCO2_{sg}$ се определя съгласно посоченото в точка 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ се определя съгласно посоченото в точка 2.2;

$rCO2_{sg}$ е съгласно определеното в точка 3.1.2.

3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕТАЛОННИТЕ СТОЙНОСТИ

3.1. Еталонни стойности

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

3.1.1. За всяка подгрупа превозни средства sg , стойността на полезния товар $PL_{sg,mp}$, броят пътници $PN_{sg,mp}$, масата на пътниците $PM_{sg,mp}$, технически допустимият максимален полезен товар $maxPL_{sg}$, технически допустимият максимален брой пътници $maxPN_{sg}$, обемът на товарното отделение CV_{sg} се изчисляват, както следва:

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

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

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

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

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (за превозни средства от категория M)}$$

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

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

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

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

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

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

където:

- Σ_v е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства в подгрупата *sg*, регистрирани през референтния период, приложим за *sg* съгласно точка 3.2;
- $CO2_v$ са специфичните емисии на CO_2 от ново тежкотоварно превозно средство *v*, определени в съответствие с точка 2.1 и ако е приложимо – коригирани в съответствие с приложение II;
- $CO2p_v$ са специфичните емисии на CO_2 от първичното превозно средство на тежкотоварното превозно средство *v*, определени в съответствие с точка 2.1 и ако е приложимо – коригирани в съответствие с приложение II;
- rV_{sg} е броят на всички нови тежкотоварни превозни средства в подгрупата *sg*, регистрирани през референтния период, приложим за *sg* съгласно точка 3.2;
- PL_{sg} е средният полезен товар на превозните средства в подгрупа *sg*, определен в точка 2.5;
- PN_{sg} е средният брой пътници в превозните средства в подгрупа *sg*, определен в точка 2.5;
- $PL_{v,mp}$ е полезният товар на превозното средство *v* в профила на движение *mp*, определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
- $PN_{v,mp}$ е броят на пътниците на превозното средство *v* в профила на движение *mp*, определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
- $PM_{v,mp}$ е масата на пътниците на превозното средство *v* в профила на движение *mp*, определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
- $maxPL_v$ е технически допустимият максимален полезен товар на превозното средство *v*, определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

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

CV_v е обемът на товарното отделение на превозното средство v , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.

3.2. Референтни периоди, приложими за подгрупите

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

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

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

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

За да се получат еталонните емисии на CO₂ $rCO2_{sg}$ и $rCO2p_{sg}$ за целите на изчисляването на целите за специфичните емисии съгласно точка 4, първо трябва да се изчислят съответните [...] стойности, предвидени в точка 3.1.2, за периода за докладване на годината Y , вместо за референтния период, приложим за подгрупата sg съгласно точка 3.2.

Получените стойности след това се разделят на:

- целевия коефициент $RET_{sg,Y}$, определен в точка 5.1.1, за да се получат еталонните стойности на емисиите на CO₂ $rCO2_{sg}$,
- целевия коефициент $RETp_{sg,Y}$, определен в точка 5.1.1, за да се получат еталонните стойности на емисиите на CO₂ $rCO2p_{sg}$,

4. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА СПЕЦИФИЧНАТА ЦЕЛ ЗА ЕМИСИИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 6

4.1. Цели за специфични емисии

За всеки производител се изчисляват следните цели за специфични емисии T , както следва:

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

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. За периодите за докладване за годините след 2030 г.

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

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

където:

\sum_{sg}	е сумата за подгрупите, включени в изчисляването на конкретните цели за специфични емисии съгласно точка 4.2;
$share_{sg}$	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
MPW_{sg}	се определя съгласно посоченото в точка 2.6;
rf_{sg}	е целта за намаляване на CO ₂ , приложима в конкретния период за докладване за новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg , както е предвидено в точка 4.3;
rfp_{sg}	е целта за намаляване на CO ₂ , приложима в конкретния период за докладване за първичните превозни средства на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg , както е предвидено в точка 4.3;
$zevM_{sg}$	е мандатът за превозните средства с нулеви емисии, приложим в конкретния период за докладване за превозните средства в подгрупата sg , както е посочено в точка 4.3;
$rCO2_{sg}$	е съгласно определеното в точка 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	е съгласно определеното в точка 3.1.2;
pv_{sg}	се определя, както е посочено в точка 2.4;

- 4.2. Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ и на целите за специфични емисии на производителите
- Следните подгрупи *sg* се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO₂ $CO_2(X)$, на целите за специфични емисии $T(X)$ и на траекториите на емисиите на CO₂ $ET(X)_t$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на [...] <u>пътници</u> , за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в) и г) (<u>междуградски автобуси и автобуси от клас II с нисък вход</u>)	подгрупи превозни средства за превоз на [...] <u>пътници</u> , за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б (<u>градски автобуси</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Цели за намаляване на емисиите на CO₂ и мандати за превозните средства с нулеви емисии

4.3.1. За различните периоди за докладване съгласно член 3а по отношение на превозните средства в подгрупата *sg* се прилагат следните цели за намаляване на емисиите на CO₂ *rf_{sg}* и *rfp_{sg}*:

Цели за намаляване на емисиите на CO ₂ <i>rf_{sg}</i> и <i>rfp_{sg}</i>					
Подгрупи <i>sg</i>		Период за докладване за годините			
		2025 – 2029 г.	2030 – 2034 г.	2035 – 2039 г.	от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 [...] и 6x2	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t със специална конфигурации на осите	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Междуградски и други неградски автобуси (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD ₂ , 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Първични превозни средства на междуградските и други неградски автобуси (<i>rfp_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD ₂ , 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Ремаркета		0	7,5%	7,5%	7,5%
Полуремаркета		0	7,5[...]%	7,5[...]%	7,5[...]%

За периодите за докладване за годините преди 2025 г. всички цели за намаляване на емисиите на CO₂ *rf_{sg}* и *rfp_{sg}* са равни на 0.

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

Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		преди 2030 г.	2030 – 2034 г.	2035 – 2039 г.	от 2040 г.
Градски [...] автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	[...] <u>85%</u>	100%	100%

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

5.1. Траектории на намаляването на емисиите на CO₂

5.1.1. Целеви коефициенти

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

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

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

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

където:

lY, uY

са стойностите на предходната и следващата година

- в множеството $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ за подгрупите, посочени в колона $X = 2025$ в таблицата в точка 4.2,

- в множеството $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ за всички останали подгрупи sg ,

с които се определя най-малкият интервал, за който е изпълнено

условието $lY \leq Y < uY$;

rY	е годината на референтния период, приложим за подгрупата превозни средства sg съгласно точка 3.2;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	са целите за намаляване на емисиите на CO_2 на подгрупата sg на нови тежкотоварни превозни средства за годините lY и uY съгласно точка 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	са целите за намаляване на емисиите на CO_2 на подгрупата първични превозни средства sg на новите тежкотоварни превозни средства за годините lY и uY съгласно точка 4.3;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	са мандатите за превозни средства с нулеви емисии за нови тежкотоварни превозни средства за годините lY и uY съгласно точка 4.3;

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

5.1.2. Траектории на намаляването на емисиите на CO_2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

където:

- \sum_{sg} е сумата за подгрупите, включени в изчисляването на конкретните цели за траектории на емисиите на CO₂ съгласно точка 4.2;
- $share_{sg}$ е дялът нови тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата превозни средства sg , определен съгласно точка 2.4;
- MPW_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.6;
- $rCO2_{sg}$ е съгласно определеното в точка 3.1.2;
- $rCO2p_{sg}$ е съгласно определеното в точка 3.1.2;
- pv_{sg} е дялът на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата sg , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO₂ от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ по точка 2.2.

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

За всеки производител и всеки период за докладване за година Y от 2019 г. до 2040 г. кредитите за емисии $cCO2(X)_Y$ и дълговете за емисии $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) са най-големите измежду следните стойности и 0 (т.е., кредитите за емисии и дълговете не могат да бъдат отрицателни):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

където:

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

$CO2(X)_Y$ е стойността на средните специфични емисии на производителя през **периода за докладване** за годината Y , определена в съответствие с точка 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

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

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

5.3. Пределна стойност на дълговете за емисии

За всеки производител пределните стойности на дълговете за емисии $limCO2(X)_Y$ през периода за докладване за годината Y се определят както следва:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ за периода за докладване за година $Y < 2030$;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ за периодите за докладване за година $Y \geq 2030$;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ за периодите за докладване за година $Y \geq 2030$.

където:

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

$V(X)_Y$ е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през **периода за докладване** за годината Y в подгрупите превозни средства, които са включени в изчисляването на специфичните емисии на CO_2 $CO2(X)$ съгласно точка 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Кредити за емисии на ранен етап

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

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

където:

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

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

$dCO2(NO)_Y$ са дълговете за емисии за *периода за докладване за годината Y*, определени съгласно посоченото в точка 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ са кредитите за емисии за *периода за докладване* за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2.

6. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИЗВЪНРЕДНОТО КОЛИЧЕСТВО ЕМИСИИ НА CO₂ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 2

За всеки производител и всеки *период за докладване* за годината Y след *годината* 2025 г. стойността на извънредното количество емисии на CO₂ $exeCO2(X)_Y$ за категорията превозни средства се изчислява, както следва, ако стойността е положителна (X = NO, M). Ако резултатът от показаните по-долу изчисления е отрицателна стойност за $exeCO2(X)_Y$, за последната се задава стойност 0.

За *периода за докладване* за 2025 г.:

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

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

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

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

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

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

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

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

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

За периодите за докладване за 2040 г.:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

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

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

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

където:

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

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

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

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

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

$dCO2(X)_Y$ са дълговете за емисии за *периода за докладване за годината Y*, определен съгласно посоченото в точка 5.2 (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$ са кредитите за емисии за *периода за докладване за годината Y*, определен съгласно посоченото в точка 5.2 (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ е пределната стойност на дълговете от емисии, определена съгласно посоченото в точка 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ е намалението на дълговете за емисии за периода за докладване за годината 2025 г., определено съгласно посоченото в точка 5.4 (X = NO, M).

Във всички останали случаи стойността на извънредното количество емисии $exeCO2(X)_Y$ се приравнява на 0 (X = NO, M).

Извънредното количество емисии на CO₂ за периода за докладване за годината Y, посочено в член 8, параграф 2, е:

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Процедури за корекция, посочени в член 11

1. КОРИГИРАНЕ НА ЕТАЛОННИТЕ ЕМИСИИ НА CO₂ ВСЛЕДСТВИЕ НА ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ТИПА, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 11, ПАРАГРАФ 2

След изменение на процедурите за одобряване на типа, посочени в член 11, параграф 2, еталонните емисии на CO₂, посочени в точка 3.1.2 от приложение I, се преизчисляват.

За тази цел емисиите на CO₂ в g/km от новите тежкотоварни превозни средства *v* за референтния период и от техните първични превозни средства, определени за профил на движение *mp*, както е посочено в точка 2.1 от приложение I, се коригират, както следва:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

където:

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

sg е подгрупата, към която спада превозното средство *v*;

$S_{r,sg}$ е статистическата тежест на представителното превозно средство *r* в подгрупата превозни средства *sg*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ са специфичните емисии на CO₂ на превозното средство *v* в g/km, определени при профила на движение *mp* въз основа на данните от мониторинга за референтния период;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	са специфичните емисии на CO_2 на представителното превозно средство r в g/km , съгласно определеното в профила на движение mp в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, както се е прилагало през референтния период;
$CO_{2r,mp}$	са специфичните емисии на CO_2 на представителното превозно средство r в g/km , съгласно определеното в профила на движение mp в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, съгласно измененията в член 11, параграф 3, буква а);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	са специфичните емисии на CO_2 на първичното превозно средство на тежкотоварното превозно средство v в g/km , определени при профила на движение mp въз основа на данните от мониторинга за референтния период;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	са специфичните емисии на CO_2 на първичното превозно средство на представителното превозно средство r в g/km , съгласно определеното в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, както се е прилагало през референтния период;
$CO_{2pr,mp}$	са специфичните емисии на CO_2 на първичното превозно средство на представителното превозно средство r съгласно определеното в профила на движение mp в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, съгласно измененията, посочени в член 11, параграф 3, буква а);

Специфичните емисии на CO_2 се нормализират съгласно приложение III, като се използват стойностите за параметрите, посочени в член 14, параграф 1, буква е), които са приложими през периода за докладване, посочен в член 11, параграф 2, буква а).

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

2. ПРИЛАГАНЕ НА КОРИГИРАНИТЕ ЕТАЛОННИ ЕМИСИИ НА CO₂ СЪГЛАСНО ЧЛЕН 11, ПАРАГРАФ 2

Ако през периода за докладване за годината Y специфичните емисии на CO₂ от някои нови тежкотоварни превозни средства на даден производител са били определени с измененията, посочени в член 11, параграф 2, еталонните емисии на CO₂ rCO_{2sg} на подгрупата превозни средства sg , използвани в точки 4 и 5.1 от приложение I, се изчисляват, както следва:

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

където:

\sum_i е сумата за

- за $i = [\dots]_0$: първоначалната процедура за определяне на емисиите на CO₂, в която се прилагат първоначалните еталонни емисии на CO₂ без корекции, и
- за $i \geq 1$: всички последващи изменения, посочени в член 11, параграф 2.

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

$V_{sg,i}$ е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване на годината Y , влизащи в подгрупата sg , чиито специфични емисии на CO₂ са били определени с помощта на изменението i ;

$rCO_{2sg,i}$ са:

- за $i = 0$: некоригираните еталонни емисии на CO₂
- за $i \geq 1$: еталонните емисии на CO₂, определени за подгрупата превозни средства sg с помощта на изменение i .

ПРИЛОЖЕНИЕ II²¹

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

Нормализиране на специфичните емисии на CO₂ на новите тежкотоварни превозни средства, посочени в член 4

1. НОРМАЛИЗИРАНИ СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА CO₂

За целите на изчисляването в точка 2.1 от приложение I стойностите на емисиите на CO₂ $CO_{2v,mp}$ се нормализират както следва:

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

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

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

Стойностите на емисиите на [CO₂p] (v,mp) на първичните превозни средства се нормализират в съответствие със същата методика, като се използват параметрите за първичните превозни средства.

където:

$CO_{2v,mp}$ са нормализираните емисии на CO₂ на превозното средство v, определени за профила на движение *mp*, които трябва да се вземат предвид при изчисляването по приложение I, точка 2.1;

$reportCO_{2v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km [...] на новото тежкотоварно превозно средство v, определени за профила на движение *mp* и докладвани в съответствие с членове 13а и 13б;

$\Delta CO_{2v,mp}(m)$ трябва да се определи в съответствие с точка 3;

²¹ Вж. бележка под линия 20.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$	трябва да се определи в съответствие с точка 4;
$PL_{v,mp}$	е полезният товар на превозното средство v в профила на движение mp , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
$PL_{sg,mp}$	е полезният товар за подгрупата sg и профила на движение mp , както е предвидено в точка 2.5 от приложение I;
$PM_{v,mp}$	е масата на пътниците на превозното средство v в профила на движение mp , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;
$PM_{sg,mp}$	е масата на пътниците за подгрупата sg и профила на движение mp , както е предвидено в точка 2.5 от приложение I;
cCW_v	е корекцията на собственото тегло на превозното средство v съгласно точка 2.

2. НОРМАЛИЗИРАНЕ НА СОБСТВЕНОТО ТЕГЛО НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

Тъй като полезността на превозното средство се увеличава с технически допустимия максимален полезен товар или броя на пътниците, но по технически причини по-високите стойности за тези параметри са свързани с по-високо собствено тегло и следователно по-високи емисии на CO_2 , се прилага следната корекция на собственото тегло на превозното средство v в подгрупата sg за целите на нормализирането на неговите специфични емисии на CO_2 съгласно точка 1:

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

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

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

където:

a_{sg} е линеен коефициент, определен съгласно точка 2.1 за периода за докладване на превозното средство v ;

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

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

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

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

2.1. Определяне на параметрите за нормализиране

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

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

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

където:

SW_v е собственото тегло на превозното средство v , определено въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б; ако не е налична точна стойност, може да се използва стойност, приблизително изчислена чрез коригираната действителна маса на превозното средство v .

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

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

3. ИЗМЕНЕНИЕ НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂ ПРИ ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩАТА МАСА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

Последващото изменение на емисиите на CO₂ на превозното средство v , което трябва да се определи за профила на движение tr поради последващо изменение на общата маса, която трябва да се припише на превозното средство за определянето на емисиите на CO₂, се определя чрез следното линейно приближение:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (Mr - Ml)$$

където:

m е промяната на общата маса, приписвана на превозното средство v за определянето на емисиите на CO₂:

$CO_{2v,r}$ са емисиите на CO₂ на превозното средство v в g/km без изменение на масата, определени за същия профил на движение tr и с представителен товар;

$CO2_{v,l}$	са емисиите на CO_2 на превозното средство v в g/km без изменение на масата, определени за същия профил на движение tr и с малък товар;
Mg	е общата маса на симулираното превозно средство без изменение на масата, за същия профил на движение tr и с представителен товар;
Ml	е общата маса на симулираното превозно средство без изменение на масата, за същия профил на движение tr и с малък товар;

4. НОРМАЛИЗИРАНЕ ЗА РАЗЛИЧНИЯ ОБЕМ НА ТОВАРНОТО ОТДЕЛЕНИЕ

Превозните средства от категория О в рамките една и съща подгрупа имат товарно отделение с различен обем. Тъй като транспортната полезност на дадено превозно средство се увеличава с увеличаването на обема на товарното му отделение, но по технически причини това увеличаване се свързва с по-високи стойности за емисиите на CO_2 , трябва да се прилага следната корекция за емисиите на CO_2 на превозното средство v в подгрупата sg :

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

където:

$a_{sg,mp}$ е линеен коефициент, определен съгласно точка 4.1 за периода за докладване на превозното средство v ;

CV_v е обемът на товарното отделение на превозното средство v , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

CV_{sg} е технически допустимият максимален обем на товарното отделение в подгрупата превозни средства sg , определен в съответствие с точка 2.5 от приложение I.

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

4.1. Определяне на параметрите за нормализиране

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

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

където:

CV_v е обемът на товарното отделение на превозното средство v , определен въз основа на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б;

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Правила относно данните, които подлежат на мониторинг и докладване, както е посочено в членове 13а и 13б

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

- а) идентификационните номера на всички нови тежкотоварни превозни средства, посочени в член 2, които са регистрирани на територията на държавата членка;
- б) наименованието на производителя;
- в) марката (търговското наименование на производителя);
- г) кодът на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие, включително, когато е приложимо, допълващите цифри, посочени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;
- д) за тежкотоварните превозни средства, посочени в член 2, първа алинея, буква а) или б) — информацията за силовия агрегат, посочена във вписвания 23, 23.1 и 26 от сертификата за съответствие;
- е) максималната скорост на превозното средство, посочена във вписване 29 от сертификата за съответствие;
- ж) етапът на окомплектоване, посочен в избрания образец на сертификата за съответствие в съответствие с точка 2 от приложение VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията;
- з) категорията превозно средство, посочена във вписване 0.4 от сертификата за съответствие;
- и) броят на осите, посочен във вписване 1 от сертификата за съответствие;
- й) технически допустимата максимална маса на превозното средство с товар, посочена във вписване 16.1 от сертификата за съответствие;
- к) копие от криптографския хеш код на файла с протоколите на производителя, посочено във вписване 49.1 от сертификата за съответствие; за превозните средства, регистрирани до 30 юни 2025 г. производителите могат да докладват само първите 8 символа от криптографския хеш код;
- л) специфичните емисии на CO₂, посочени във вписване 49.5 от сертификата за съответствие;
- м) средният полезен товар, посочен във вписване 49.6 от сертификата за съответствие;

²² [...]

- н) датата на регистрация;
- о) технически допустимата максимална маса на състава за камион от категория N3 в изключително тежък състав (ЕНС), посочена в член 3, точка 24, както е определено във вписване 16.4 от сертификата за съответствие или сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство;
- [...]п) за превозните средства със специално предназначение— тяхното обозначение, посочено във вписване 51 от сертификата за съответствие;
- р) броят задвижващи оси, посочен във вписване 3 от сертификата за съответствие;
- [...]с) за превозните средства, одобрени съгласно член 2, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕО) № 2018/858 — информацията, че превозното средство е било проектирано и произведено или адаптирано за използване от противопожарните служби на гражданската защита и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред;
- [...]т) за превозните средства, регистрирани за използване от гражданската защита, противопожарните служби или силите, отговорни за поддържането на обществения ред или за използване от въоръжените сили, потвърждение, че превозното средство е регистрирано за използване от гражданската защита, противопожарните служби или силите, отговорни за поддържането на обществения ред или за използване от въоръжените сили, и че то отговаря на условията, посочени в член 2, параграф 5 от настоящия регламент. За всички превозни средства, включително индивидуално одобрени превозни средства, съответната информация е информацията, която трябва да бъде предоставена в ЕС сертификата за съответствие или сертификата за индивидуално ЕС одобряване на превозно средство или в сертификата за национално индивидуално одобряване в съответствие с образците, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията²³, независимо от националните изключения, приложими съгласно член 45, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858.

²³ 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).

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

В съответствие с член 13б всеки докладващ субект съобщава следните данни за превозните средства, за които е задължен да изготви досие на производителя (MRF) или досие с информация за превозното средство (VIF) съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/2400 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията²⁴.

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

Категории/подгрупи превозни средства	Докладващи субекти			
	Производител на първични превозни средства ⁽¹⁾	Производител на междинни превозни средства ⁽²⁾	Производител на превозни средства ⁽³⁾	Определена техническа служба ⁽⁸⁾
N / всички	не е приложимо	не е приложимо	– MRF ⁽⁴⁾ – Допълнителна информация*	не е приложимо
M / всички	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Допълнителна информация* на първичното превозно средство;	не е приложимо	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Допълнителна информация* на комплектованото или напълно комплектованото превозно средство.	не е приложимо
O / всички	не е приложимо	не е приложимо	– MRF ⁽⁹⁾ – Допълнителна информация*	– MRF ⁽⁹⁾ – Допълнителна информация*

²⁴ 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).

- (1) Член 3, параграф 29 от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията.
- (2) Член 3, параграф 31 от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията.
- (3) Член 3, параграф 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията.
- (4) Член 9, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията.
- (5) Точка 2.3 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията
- (6) Точка 2.4 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията
- (7) Точка 2.7.5 от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията
- (8) Член 8, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията
- (9) Член 8, параграф 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията

***Допълнителна информация**

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

33	Марка (търговско наименование на производителя на оста)	Точка 0.1 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;
39	Наименование и адрес на производителя на гумата	Точка 1 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;
40	Марка (търговско наименование на производителя на гумата)	Точка 3 от образца на сертификат на компонент, отделен технически възел или система от допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство; Категория O;
72	Номер на лиценза за експлоатация на симулационния инструмент		Всички
75	Масови емисии на CO ₂ от двигателя при WHTC (8) (g/kWh)	Точка 1.4.2 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.2 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
76	Разход на гориво на двигателя при изпитване по WHTC (g/kWh)	Точка 1.4.2 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.2 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
77	Масови емисии на CO ₂ от двигателя при WHSC изпитване (g/kWh)	Точка 1.4.1 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.1 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
78	Разход на гориво на двигателя при изпитване по WHSC (g/kWh)	Точка 1.4.1 от добавката към допълнение 5 или точка 1.4.1 от добавката към допълнение 7 от приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което от двете е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;

101	За превозни средства с дата на симулацията след 1 юли 2020 г., номерът на одобрението на типа на двигателя	Точка 1.2.1 от добавката към допълнение 5, 6 или 7 към приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011, което е приложимо	Категория N; Категория M: само за първично превозно средство;
102	За превозните средства с дата на симулацията, считано от 1 юли 2021 г. – файла с името на заданието и разширение „.vsim“, във формат, използващ като разделител запетая, който съдържа обобщени резултати за всеки симулиран профил на движение и полезен товар	Файл, генериран от симулационния инструмент, посочен в член 5, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2017/2400, като се използва неговата версия с графичен потребителски интерфейс (ГПИ)	„[...] <u>всички</u> “

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

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

Обхват	Стойност на CdxA [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

ПРИЛОЖЕНИЕ V

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

1. ДОКЛАДВАНЕ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

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

Звеното за контакт уведомява Комисията и Агенцията за предаването на данните по електронна поща на следните адреси:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

и

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. ДОКЛАДВАНЕ ОТ СТРАНА НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

- 2.1. Производителите незабавно съобщават на Комисията следната информация:

- а) наименованието на производителя, посочено в сертификата за съответствие или в индивидуалния сертификат за одобрение;
- б) световния код за идентифициране на производителя (World Manufacturer Identifier code — код WMI) съгласно Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията²⁵, който се използва в идентификационните номера на новите тежкотоварни превозни средства, пускани на пазара;
- в) звеното за контакт, отговарящо за предаването на данните на Агенцията.

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

Уведомленията се изпращат на адресите, посочени в точка 1.1.

²⁵ Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията от 11 януари 2011 г. относно изискванията за одобрение на типа на поставяните от производителя задължителни табели и на идентификационния номер на превозното средство за моторни превозни средства и техните ремаркета, и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 8, 12.1.2011 г., стр. 1).

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

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

3. ОБРАБОТВАНЕ НА ДАННИТЕ

- 3.1. Агенцията обработва данните, предадени в съответствие с точки 1.1 и 2.2, и записва обработените данни в регистъра.

- 3.2. Считано от 2021 г., данните, отнасящи се до тежкотоварните превозни средства, регистрирани през предходния период за докладване и вписани в регистъра, се публикуват до 30 април всяка година с изключение на следните вписвания на данни:

- 3.2.1. Идентификационен номер на превозното средство;
- 3.2.2. Наименование и адрес на производителя;
- 3.2.3. Марка (търговско наименование на производителя на силовото предаване);
- 3.2.4. Наименование и адрес на производителя на оста;
- 3.2.5. Марка (търговско наименование на производителя на оста);
- 3.2.6. Наименование и адрес на производителя на гумата;
- 3.2.7. Марка (търговско наименование на производителя на гумата);
- 3.2.8. Модел на двигателя;
- 3.2.9. Модел на предавателната кутия;
- 3.2.10. Модел на забавителя;
- 3.2.11. Модел на хидротрансформатора;
- 3.2.12. Модел на конусната зъбна предавка;
- 3.2.13. Модел на оста;
- 3.2.14. Модел на въздушното съпротивление;
- 3.2.15. Файл с името на заданието и разширение „.vsum“, във формат, използващ като разделител запетая, който съдържа обобщени резултати за всеки симулиран профил на движение и полезен товар

- 3.3. Когато компетентен орган или производителите открият грешки в предоставените данни, те без забавяне уведомяват за това Комисията и Агенцията, като подават доклад за съобщаване на грешка до Агенцията и изпращат съобщение по електронна поща на адресите, посочени в точка 1.1.
- 3.4. Комисията, с помощта на Агенцията, проверява съобщените грешки и, когато е целесъобразно, коригира данните в регистъра.
- 3.5. Комисията, с помощта на Агенцията, осигурява електронни формати за целите на предаването на данни съгласно точки 1.1 и 2.2 в разумен срок преди крайните срокове за предаване на данните.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Регламент (ЕС) 2018/956

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