



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 10 ноември 2022 г.
(OR. en)

14598/22

Междуетноститутуционално досие:
2022/0365(COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	10 ноември 2022 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2022) 586 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2022) 586 final.

Приложение: COM(2022) 586 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 10.11.2022 г.
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

За правилното функциониране на единния пазар трябва да бъде осигурено свободно движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета се въвежда подробна система за одобряване на типа и надзор на пазара на моторни превозни средства, ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства. По тази причина техническите изисквания за одобряване на типа за моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите също са хармонизирани, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави членки и да се осигури висока степен на защита на околната среда и здравето.

Замърсяването на въздуха продължава да представлява голям риск за околната среда и здравето в Европа. Въпреки че качеството на въздуха се е подобрило, значителна част от градското население на ЕС все още е изложено на концентрации на замърсители над граничните стойности, определени в директивата за качеството на атмосферния въздух¹. Смята се, че през 2018 г. замърсяването на въздуха е причинило над 300 000 случая на преждевременна смърт в ЕС-28². Независимо от факта, че и други сектори играят роля, автомобилният транспорт все още има основен принос за замърсяването на въздуха. Той е отговорен средно за 39 % от вредните емисии на NO_x през 2018 г. (47 % в градските райони³) и 11 % от общите емисии на PM₁₀ през 2018 г.⁴.

С **Европейския зелен пакт**⁵ бе поставено началото на нова стратегия за растеж на ЕС, която е насочена към превръщането на Съюза в справедливо и процъфтяващо общество с модерна, конкурентоспособна икономика, в която ресурсите се използват ефективно. ЕС следва също така да насърчава и да инвестира в необходимите цифрова трансформация и инструменти, тъй като те са основен фактор за промените. Цифровите технологии наистина могат да допринесат за намаляване на емисиите в световен мащаб, подобряване на качеството на живот и намаляване на екологичния отпечатък на обществото, например чрез оптимизиране на използването на енергия и наблюдение на емисиите в транспорта⁶. За да се постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г. и амбицията за нулево замърсяване за нетоксична околна среда, всички сектори трябва да се трансформират, включително автомобилният транспорт. В Европейския зелен пакт беше обявено приемането на предложение за по-строги стандарти за емисиите на замърсители на въздуха от превозните средства с двигатели с вътрешно горене (Евро 7).

¹ Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух

и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1—44)

² [ЕАОС, 2020 г.](#) Air Quality in Europe — 2020 Report (Качеството на въздуха в Европа — доклад от 2020 г.).

³ [JRC, 2019 г.](#) Градски атлас за NO₂

⁴ [ЕАОС, 2020 г.](#) Преглед на данни за емисиите на замърсители на въздуха (Протокол от Гьотеборг, Конвенция LRTAP) 1990—2018 г.

⁵ COM(2019) 640 final

⁶ COM(2021) 118 final

С цел ускоряване на декарбонизацията на автомобилния транспорт, през юли 2021 г. Комисията предложи изменение на регламента относно **стандартите за емисиите на CO₂ от леки автомобили и микробуси**⁷, за да се осигури ясен път към мобилност с нулеви емисии⁸. Освен това през декември 2020 г. Комисията прие **Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност**⁹, а през май 2021 г. — **Плана за действие за нулево замърсяване**¹⁰. Съгласно тези стратегии транспортът трябва да стане значително по-малко замърсяващ, особено в градовете, а Евро 7 се счита за съществена част от прехода към чиста мобилност.

И накрая, но не на последно място, в **Новата промишлена стратегия за Европа**¹¹ се предлагат инструменти за справяне с двойното предизвикателство на екологичната и цифровата трансформация и за подпомагане на европейската промишленост при осъществяването на амбицията за Европейски зелен пакт. Новата рамка за емисиите на замърсители ще осигури правна сигурност и стартово предимство на автомобилния сектор в ЕС. С цел запазване на конкурентното си предимство стандартите на ЕС за емисии трябва да изпреварват стандартите, които се разработват на ключови пазари като САЩ и Китай. Достъпът на производителите от ЕС до тези пазари може да бъде затруднен, тъй като ще стане по-скъпо да изпълняват изискванията за емисиите на различните пазари.

Преходът към автомобилен парк от леки автомобили/микробуси с нулеви емисии ще се разпростре в рамките на поне две десетилетия, като се има предвид, че средният живот на леките автомобили/микробусите е повече от 11 години. Междувременно, за да се постигнат горепосочените цели на политиката, превозните средства с двигатели с вътрешно горене, които ще продължат да се предлагат на пазара, трябва да бъдат възможно най-чисти.

В същото време автомобилната промишленост е изправена пред други значителни трансформации — значителен недостиг във веригите за доставки, последиците от руската инвазия в Украйна, нарастващите разходи за енергия и суровини.

Въпреки предложените цели за 100 % намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили и микробуси до 2035 г., предстоящото предложение за преразглеждане на стандартите за емисиите на CO₂ от тежки превозни средства, нарастващия дял на тежки превозни средства с нулеви и ниски емисии и навлизащите на пазара нови превозни средства, отговарящи на стандартите Евро 6d/VI E, в краткосрочен и средносрочен план не може да се постигне ниско равнище на замърсяване с емисии на замърсители от автомобилния транспорт без по-нататъшни действия. Очаква се с предложението да бъдат решени три установени **проблема**, поради които стандартите за емисии Евро 6/VI не допринасят достатъчно за необходимото намаляване на емисиите на замърсители от автомобилния транспорт. Тези проблеми са: 1) сложност на стандартите за емисии от превозните средства, 2) остарели гранични стойности на замърсителите от превозните средства; и 3) недостатъчен контрол на емисиите от превозните средства при реални условия.

⁷ COM(2021) 556 final

⁸ През 2022 г. това ще бъде последвано от предложение за стандарти за емисиите на CO₂ за тежки превозни средства.

⁹ COM(2020) 789 final

¹⁰ COM(2021) 400 final

¹¹ COM(2020) 102 final и COM(2021) 350 final

Общата цел на инициативата е двойна: 1) гарантиране на правилното функциониране на единния пазар чрез определяне на по-подходящи, икономически ефективни и съобразени с бъдещето правила за емисиите от превозни средства и 2) осигуряване високо равнище на защита на околната среда и здравето в ЕС чрез по-нататъшно намаляване на емисиите на замърсители на въздуха от автомобилния транспорт.

Настоящата инициатива ще допринесе за постигането на общата цел, като преследва следните три **специфични цели**. Чрез нея:

- 1) Ще се намали сложността на настоящите стандарти за емисии Евро.
- 2) Ще се осигурят актуални пределни стойности за всички съответни замърсители на въздуха.
- 3) Ще се подобри контролът на емисиите при реални условия.

Подобряването на контрола на емисиите при реални условия през целия жизнен цикъл на автомобила е от голямо значение за пазара на употребявани автомобили, който е важен за няколко държави от ЕС, но също и за други региони, като Африка или Близкия изток. С предложението за Евро 7 се цели намаляване на емисиите от превозните средства през по-дълъг период от експлоатационния им срок, като това ще бъде от полза и за потребителите на употребявани превозни средства. По-специално, що се отнася до специфична цел 3), в продължение на няколко години качеството на въздуха ще продължи да се влияе от леките автомобили, произведени преди въвеждането на Евро 7. Може да се въведат подходящи стимули за модернизиране на по-старите леки автомобили, така че да отговарят на изискванията на Евро 7 за емисиите от отработили газове, както и за емисиите от гумите и спирачната система. Освен това, за да се ускори намаляването на емисиите от съществуващия автомобилен парк и да се ускори преходът към транспорт с нулеви емисии, е важно да се насърчи преминаването на превозните средства с двигатели с вътрешно горене към електрическо задвижване с акумулаторни батерии или горивни клетки.

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

С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета се предоставя обща рамка 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.

Стандартите за емисии Евро за превозни средства (Регламенти 715/2007 и 595/2009) са част от горната рамка¹². Те са взаимосвързани с няколко съществуващи политически разпоредби и планирани предложения за борба със замърсителите на въздуха от автомобилния транспорт, както и със стандартите за емисии на CO₂¹³, които намаляват замърсителите на въздуха като съпътстваща полза. С настоящото законодателно предложение относно стандартите за емисии Евро 7 за леки автомобили, микробуси, камиони и автобуси се подобрява съгласуваността на стандартите за емисии Евро със следните мерки.

С **Директивата за качеството на атмосферния въздух (ДКАВ)**¹⁴ се цели да се подобри качеството на въздуха, като се определят пределни стойности за концентрациите в атмосферния въздух на определени замърсители от всички

¹² Намира се в приложение II към Регламент 2018/858

¹³ Регламент (ЕС) 2019/631 и Регламент (ЕС) 2019/1242

¹⁴ Директива 2008/50/ЕО

източници на замърсяване на въздуха (напр. селско стопанство, енергетика, производство и др.). С **Директивата за намаляване на националните емисии (ДННЕ)**¹⁵ се цели намаляване на националните емисии на замърсители на въздуха чрез определяне на задължения за намаляване на националните емисии на конкретни замърсители на въздуха, като намаленията трябва да се осъществяват от всички сектори, включително от автомобилния транспорт. На 26 октомври 2022 г. Комисията прие предложение за преразглеждане на директивите за качеството на атмосферния въздух¹⁶. С предложеното преразглеждане ще се определят междинни стандарти за качество на въздуха в ЕС до 2030 г., които ще бъдат по-тясно съгласувани с насоките на Световната здравна организация, като същевременно ЕС ще се насочи към постигане на нулево замърсяване на въздуха най-късно до 2050 г. Предложението за Евро 7 е важен елемент за осъществяване на тази амбиция и за постигане на целите на политиката на ЕС за чист въздух, включително преразглеждането на Директивата за качеството на атмосферния въздух (ДКАВ). Чрез осигуряване на намаляване на всички съответни емисии на замърсители на въздуха от автомобилния транспорт в съответствие с обхвата и целите на ДКАВ/ДННЕ за замърсителите на въздуха, предложението за стандарти Евро 7 подпомага по-специално държавите членки при изпълнението на техните задължения по ДКАВ и ДННЕ.

Стандартите за емисиите на CO₂ са в подкрепа на амбицията на ЕС в областта на климата, заложенa в Европейския закон за климата¹⁷, с който се цели до 2030 г. емисиите на парникови газове в ЕС да бъдат намалени с поне 55 % в сравнение с 1990 г. През юли 2021 г. Комисията предложи да се преразгледат и засилят стандартите за емисиите на CO₂ за леки автомобили/микробуси¹⁸, а преразглеждането на стандартите за тежки превозни средства е предвидено да се извърши до края на 2022 г. Стандартите за емисиите на CO₂ насърчават технологиите с нулеви емисии, като например електрическите превозни средства, докато новите стандарти Евро 7 са насочени към емисиите на вредни замърсители на въздуха от двигателите с вътрешно горене и емисиите от електрическите превозни средства, различни от емисиите от отработили газове, с цел опазване на човешкото здраве и околната среда. Поради това общите цели на Евро 7 остават валидни, доколкото превозните средства с двигатели с вътрешно горене ще продължат да отделят замърсители от отработилите газове, а всички превозни средства ще допринасят за емисии, които не са свързани с отработилите газове. Въпреки предложената цел за 100 % намаляване на емисиите на CO₂ през 2035 г. за новите леки автомобили/микробуси, броят на пуснатите на пазара превозни средства с двигатели с вътрешно горене (включително хибриди) ще остане значителен, особено за камионите/автобусите. Стандартите за емисиите на CO₂ и за замърсителите се считат за допълващи се, за да се постигне амбицията на Европейския зелен пакт в областта на климата и нулевото замърсяване и да се допринесе за преминаването към устойчива мобилност.

¹⁵ Директива (ЕС) 2016/2284

¹⁶ COM(2022) 542, Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа.

¹⁷ [Регламент 2021/1119](#) 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)

¹⁸ COM(2021) 556 final

С директивите относно техническата изправност¹⁹ се цели да се повиши безопасността по пътищата в ЕС и да се гарантират екологичните характеристики на превозните средства чрез редовни прегледи през целия им експлоатационен срок. Що се отнася до емисиите, целта на тези директиви е да се допринесе за намаляване на емисиите на замърсители на въздуха чрез по-ефективно откриване на превозни средства, които отделят повече емисии поради технически неизправности, посредством периодични технически прегледи и крайпътни проверки. Настоящото предложение съдържа елементи в подкрепа на тази цел, включително и такива, прилагани чрез бордово следене, които се очаква да доведат до икономии на разходи. Подобни механизми биха могли постепенно да се превърнат в основен инструмент в директивите относно техническата изправност, чрез който да се модернизират настоящите процедури за проверка и да се постигне намаляване на административните разходи. Предстоящото преразглеждане на директивите относно техническата изправност ще трябва да вземе предвид тези нови механизми, включително за мерките за прилагане, които ще трябва да бъдат разработени в рамките на преразглеждането на пакета за техническа изправност²⁰.

Освен това **Директивата за евровинетката**²¹, с която се определят общи правила за таксите за ползване на пътната инфраструктура, и **Директивата за чистите превозни средства**²², с която се насърчават решенията за чиста мобилност чрез обществени поръчки, са в съответствие с общите цели на стандартите Евро. По-специално те подкрепят търсенето на екологично чисти превозни средства, като позволяват на държавите членки да променят пътните такси в зависимост от емисиите на замърсители от превозните средства и чрез обществени поръчки. В **Директивата за качеството на горивата**²³ се предписват качествените характеристики на горивата, продавани на пазара, поради което тя е важна за стандартите Евро.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Като част от цифровата стратегия на ЕС и вследствие на Съобщението относно **европейска стратегия за данните**²⁴ Комисията предложи закон за данните в подкрепа на споделянето на данни от предприятията към правителствата и между самите предприятия. С този закон се предлага хоризонтална рамка за подобряване на достъпа до данни и споделянето на данни между секторите. Специфичните проблеми в автомобилния сектор в контекста на достъпа до данни от превозните средства оправдават допълването на Закона за данните със специална инициатива. Тази инициатива следва да гарантира наличието на минимален набор от данни и функции, както и справедливи условия за достъп на всички доставчици на автомобилни услуги. Като гарантира наличието и достъпността на данните от превозните средства, тази

¹⁹ [Директива 2014/45/ЕС](#) относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета; [Директива 2014/47/ЕС](#) относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза.

²⁰ Безопасност на превозните средства — преразглеждане на пакета на ЕС за техническа изправност

²¹ [Директива 1999/62/ЕО](#) относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури

²² [Директива 2019/1161/ЕС](#) за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства

²³ [Директива 2009/30/ЕО](#) по отношение на спецификацията на бензина, дизеловото гориво и газьола и за въвеждане на механизъм за наблюдение и намаляване на нивата на емисиите на парникови газове

²⁴ COM(2020) 66 final

инициатива ще допълни настоящото предложение за Евро 7, тъй като ще улесни оптималното приемане на непрекъснатия мониторинг на емисиите.

В **Новата промишлена стратегия за Европа**²⁵ се отчитат новите обстоятелства, произтичащи от кризата, както и продължаващата трансформация към по-устойчива, цифрова, гъвкава и конкурентоспособна в световен мащаб икономика. В нея се поставят приоритети и се определят нови цели за укрепване на устойчивостта на единния пазар, справяне със стратегическите зависимости, съчетаване на целенасочени действия в областите на регулаторната рамка, подкрепата за иновациите, достъпа до суровини и декарбонизирана енергия, уменията и пространството за данни, за да се ускори двойният преход. С тази стратегия се предлагат инструменти за справяне с двойното предизвикателство на екологичната и цифровата трансформация и за подпомагане на европейската промишленост при осъществяването на амбицията за Европейски зелен пакт. Новата рамка за емисиите на замърсители ще осигури правна сигурност и стартово предимство на автомобилния сектор в ЕС, като се избегне рискът от изоставане спрямо други големи юрисдикции, определящи нови стандарти за емисиите на замърсители.

Директивата относно излезлите от употреба превозни средства²⁶ съдържа правила за събирането, третирането и оползотворяването на излезлите от употреба превозни средства и техните компоненти, както и ограничения за опасните вещества в новите превозни средства. Нейната огледална директива, **Директивата относно типовото одобрение**²⁷, свързва проектирането на нови превозни средства с възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване. Планира се тези директиви да бъдат преразгледани през 2023 г. в съответствие с амбициите на Европейския зелен пакт и **Плана за действие за кръгова икономика**²⁸. С предложението за Евро 7 се цели намаляване на емисиите от превозните средства през по-дълъг период от експлоатационния им срок чрез разширяване на изискванията за дълготрайност, а преразглеждането на Директивата за излезлите от употреба моторни превозни средства го допълва, като разглежда проблема с износа на дефектни замърсяващи употребявани превозни средства извън ЕС.

Тази инициатива е в съответствие и с **инструмента за възстановяване Next Generation EU**²⁹, по-специално с **Механизма за възстановяване и устойчивост**³⁰ (МВУ) и водещата инициатива „Зареждане и презареждане“, която насърчава устойчиви бъдещи чисти технологии с цел ускоряване на използването на устойчив, достъпен и интелигентен транспорт, станции за зареждане и презареждане и разширяване на обществения транспорт. Посредством това финансиране от МВУ, но също така и чрез целеви инвестиционни програми в рамките на **InvestEU**³¹ или **„Хоризонт Европа“**³², ще бъдат отпуснати ресурси за повишаване на потенциала за растеж на икономиката, както и за ускоряване на екологичната трансформация, по-специално чрез внедряване на иновативни решения и технологии с ниски емисии, които да бъдат доказани в бъдеще.

²⁵ COM(2020) 102 final и COM(2021) 350 final

²⁶ Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства

²⁷ Директива 2005/64/ЕО относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване

²⁸ COM(2020) 98 final

²⁹ COM(2020) 456 final

³⁰ Регламент (ЕС) 2021/241

³¹ Регламент (ЕС) 2021/523

³² Регламент (ЕС) 2021/695

Тази инициатива включва и необходимостта да се осигури справедлив и честен екологичен преход, като се подкрепят по-специално уязвимите граждани в областта на транспорта: тя е в съответствие с **окончателния доклад на Конференцията за бъдещето на Европа** (предложение 18.3), особено що се отнася до достъпността на транспортните средства и на превозните средства, работещи с незамърсяващи технологии.

Освен това инициативата е в съответствие с неотдавнашното предложение за изменение на европейското законодателство в областта на защитата на потребителите, по-конкретно **Директивата за нелоялните търговски практики**³³ и **Директивата относно правата на потребителите**³⁴, за да се допринесе за кръгова, чиста и екологична икономика на ЕС, като се даде възможност на потребителите да вземат информирани решения за покупка и по този начин да допринесат за по-устойчиво потребление.

Накрая, за да се увеличи съгласуваността между политиките и както е обявено в нейното съобщение **„По-добро регулиране: обединяване на силите за по-добро законотворчество**“³⁵, Комисията усъвършенства своите насоки за по-добро регулиране, за да гарантира, че всички нейни инициативи са в съответствие с принципа на ненанасяне на значителни вреди, като по този начин се спазват задълженията, определени в Европейския закон за климата.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на предложението е член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Законодателството относно одобряване на типа на моторни превозни средства допринася за въвеждането и функционирането на единния пазар на стоки. Настоящото предложение има за цел да направи по-ефективно прилагането и изпълнението на това законодателство като част от общата политическа цел за задълбочаване на стратегията за единния пазар.

Втората причина е транснационалният характер на замърсяването на въздуха и на автомобилния транспорт. Дори ако последиците от въздействието на основните токсични атмосферни замърсители са по-изразени в близост до източника, въздействието върху качеството на въздуха не се ограничава до местното равнище, а трансграничното замърсяване е сериозен екологичен проблем, който често поставя предизвикателства пред националните мерки. Моделирането на атмосферата показва, че изпускането на замърсители в една държава членка оказва влияние на замърсяването в други държави членки. За да се реши проблемът със замърсяването на въздуха, е необходимо координирано действие, обхващащо целия ЕС.

Разработването на стандарти за емисии на равнище ЕС и създаването на подходящо управление за това са от ключово значение, за да се избегне приемането от държавите

³³ Директива 2005/29/ЕО

³⁴ Директива 2011/83/ЕС

³⁵ COM(2021) 219 final

членки на различни национални мерки, които потенциално не са съгласувани, нито пък са последователни (напр. мерки за ограничаване на достъпа до определени райони). Подобни мерки биха създали значителни пречки за промишлеността и биха представлявали голям риск за единния пазар. Ето защо продължаването на хармонизираните действия на ЕС за по-нататъшно намаляване на емисиите от превозните средства е напълно оправдано.

- **Пропорционалност**

Предложението е пропорционално, тъй като осигурява необходимата законодателна промяна, като същевременно не излиза извън рамките на необходимото за постигане на целите, а именно — намаляване на емисиите на замърсителите, отделяни от моторните превозни средства, от една страна, и гарантирането на правна сигурност за производителите на превозни средства, от друга. Предложението осигурява необходимите правни условия за поддържане, доколкото е възможно, условия на равнопоставеност за производителите.

- **Избор на инструмент**

Използването на регламент се счита за целесъобразно, тъй като той осигурява необходимата сигурност относно прякото и хармонизирано прилагане и правоприлагане на разпоредбите, без да се изисква транспониране в законодателството на държавите членки.

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

- **Последващи оценки на действащото законодателство**

Комисията реши да следва подхода на паралелните оценки, при който оценката и оценката на въздействието се извършват паралелно като единен процес, за да се изпълни пътната карта, определена от Европейския зелен пакт³⁶. По този начин констатациите от оценката, включена в приложение 5 към оценката на въздействието, бяха използвани за по-нататъшно обмисляне на въпроса дали стандартите за емисии Евро 6/VI продължават да осигуряват високо ниво на защита на околната среда в ЕС и да гарантират правилното функциониране на единния пазар на моторни превозни средства.

В оценката бяха оценени постиженията на регламентите спрямо целите, заложи в законодателството за Евро 6/VI. В заключението ѝ се посочва, че целите на Евро 6/VI за подобряване на качеството на въздуха чрез намаляване на замърсителите от автомобилния транспорт и за установяване на хармонизирани правила за конструкция на моторните превозни средства все още са много актуални. Освен това беше установено, че регламентите като цяло са съгласувани и са довели до частично по-чисти превозни средства по пътищата на ЕС, като процедурите за изпитване по Евро 6/VI са частично ефективни. Съществуват регулаторни разходи, но като цяло е установено, че разпоредбите за Евро 6/VI са икономически ефективни. Те също така са създали значителна добавена стойност на ЕС, която не би могла да бъде постигната в същата степен чрез национални мерки.

Основните заключения от оценката са както следва:

³⁶ COM(2019) 640 final

- Регламентите доведоха до това по пътищата на ЕС да се движат отчасти по-чисти превозни средства.
- От прилагането на пределните стойности на емисиите Евро VI през 2013 г. и Евро 6 през периода 2014—2020 г. емисиите на NO_x по пътищата на ЕС са намалели с 22 % за леките автомобили и микробусите и с 36 % за камионите и автобусите. Емисиите на прахови частици (PM) от отработилите газове по пътищата на ЕС са намалели с 28 % при леките автомобили и микробусите и с 14 % при камионите и автобусите.
- Благодарение на регламентите бяха ограничени до известна степен отрицателните въздействия на автомобилния транспорт върху здравето, които могат да причинят респираторни и сърдечносъдови заболявания при вдишване.
- Регулаторните разходи за автомобилната промишленост се оценяват на 357—929 EUR за дизелово превозно средство и 80—181 EUR за бензиново превозно средство за леки автомобили и микробуси и 3717—4326 EUR за тежки превозни средства. Въпреки че последните отговарят на очакванията, разходите за леки автомобили и микробуси са по-високи от първоначално предвидените.
- Въздействието върху конкурентоспособността и иновациите изглежда като цяло е положително и не се наблюдават признаци за нарушаване на конкуренцията.
- Неотдавнашните промени в политиката, като например Европейският зелен пакт, подкрепят целите на Евро 6/VI и значението на по-нататъшното подобряване на качеството на въздуха чрез намаляване на емисиите от автомобилния транспорт в рамките на единен подход на ЕС.
- Регламентите са довели до нетни икономически ползи за обществото.
- Въпреки че регламентите като цяло са съгласувани, бяха установени някои проблеми, свързани със съгласуваността, както в рамките на стандартите за емисии Евро 6/VI, така и с други законодателни актове на ЕС.
- В регламентите не е извършено никакво опростяване.
- Хармонизирането на пазара е най-важният аспект на добавената стойност за ЕС и е малко вероятно некоординираните действия в тази насока да са толкова ефективни. Регламентите осигуряват общи изисквания, като по този начин свеждат до минимум разходите за производителите.
- Все пак някои недостатъци представляват пречка за предвиденото в регламентите допълнително подобряване на качеството на въздуха чрез намаляване на замърсителите, отделяни от сектора на автомобилния транспорт. Ето защо някои елементи на разработването (условия) на регламентите вероятно са оказали въздействие върху ефективността им. По-специално:
 - Оценката показва, че по време на последователните стъпки на стандартите Евро 6/VI проблемите със сложността и съгласуваността са се утвърдили както в цялостната правна рамка, така и в практическото ѝ прилагане.
 - В оценката се подчертава, че в настоящите регламенти много потенциални ползи за човешкото здраве и околната среда остават пренебрегнати. Въпреки постигнатия напредък при намаляването на

разликата между реалните емисии от превозните средства (цикли на движение и условия на използване, особено в градски условия на движение) и емисиите, одобрени за типа, при изпитването на емисиите по Евро 6/VI остават неотчетени важни емисии. Освен това емисиите не се контролират правилно през целия експлоатационен срок на превозните средства.

- **Консултации със заинтересованите страни**

С цел събиране на доказателства и осигуряване на голяма прозрачност, Комисията потърси обратна връзка от заинтересованите страни чрез множество консултативни дейности. По-конкретно, за целите на настоящото предложение Комисията потърси обратна връзка от следните групи заинтересовани страни: Държавите членки и националните органи, автомобилната промишленост (включително производителите на превозни средства, доставчиците на компоненти и други заинтересовани страни от промишлеността), гражданското общество (включително организациите на потребителите и неправителствените организации за защита на околната среда) и гражданите.

Подробно обобщение на обширния процес на консултации е представено в обобщаващия доклад в приложение 2 към оценката на въздействието за настоящото предложение.

Комисията събра обратна информация чрез следните дейности:

- Инициативата беше обсъдена за първи път със заинтересованите страни по време на конференция на заинтересованите страни през октомври 2018 г. Впоследствие беше създадена Консултативната група за стандартите за емисии от превозни средства (AGVES) чрез сливане на съответните експертни групи от промишлеността, гражданското общество и държавите членки, като от юли 2019 г. до април 2021 г. се проведеха десет заседания и един ad hoc семинар относно опростяването.
- Първоначалната оценка на въздействието започна на 27 март и продължи до 3 юни 2020 г. 18-седмичната обществена консултация по предложението започна на 6 юли 2020 г. и беше отворена за участие до 9 ноември 2020 г.
- Бяха проведени две 14-седмични целеви консултации — една за оценка на Евро 6/VI (от 4 март до 8 юни 2020 г.) и една за оценка на въздействието на Евро 7 (от 3 август до 9 ноември 2020 г.), като беше акцентирано повече върху подробните и техническите аспекти на инициативата.

Информацията, мненията и данните от всички дейности по консултациите бяха взети предвид при оценката на Евро 6/VI и при изготвянето на оценката на въздействието на Евро 7. Събраните данни от заинтересованите страни позволиха да се допълнят, проверят и потвърдят данните, които вече са събрани чрез други изследвания при оценката на въздействието и допълнителните проучвания.

Основните резултати от консултациите със заинтересованите страни могат да бъдат обобщени, както следва:

Заинтересованите страни от всички групи се съгласиха, че замърсяването на въздуха и здравните проблеми, свързани с автомобилния транспорт, продължават да съществуват и че е необходимо да се предприемат действия. Докато повечето респонденти измежду доставчиците на компоненти, държавите членки, гражданското общество и гражданите смятат, че новите стандарти Евро са подходящи за по-нататъшно намаляване на

емисиите от превозните средства, производителите на превозни средства не са толкова убедени в това. В рамките на няколко дейности представители на автомобилната промишленост подчертаха, че запазването на Евро 6/VI би било реалистичен и балансиран вариант.

Мнозинството от всички групи се съгласи, че стандартите Евро 6/VI са сложни. Отговорите от общественото допитване показват, че сложността води до значителни разходи за спазване на изискванията и до административна тежест. Освен това всички групи, с изключение на промишлеността, посочиха, че сложността пречи на опазването на околната среда, а гражданското общество добави, че тя води до погрешни тълкувания. Респондентите от всички групи смятат, че е необходимо да се обърне внимание на сложността на регламентите чрез различни мерки.

Освен производителите на превозни средства, мнозинството от всички групи, включително доставчиците на компоненти, подкрепиха разработването на по-строги гранични стойности за регулираните замърсители и нови гранични стойности за нерегулираните замърсители. Доставчиците на компоненти, държавите членки, гражданското общество и гражданите смятат, че настоящата технология за контрол на замърсяването дава възможност за допълнително намаляване на емисиите.

Мнозинството от заинтересованите страни смятат, че в рамките на стандартите Евро 6/VI емисиите при реални условия не се наблюдават или ограничават адекватно през целия експлоатационен срок на превозните средства. Като потенциални причини за това се посочват манипулирането, стареенето на автомобила, недостатъчните технически прегледи и разходите за поддръжка. Всички групи заинтересовани страни изразиха подкрепа за въвеждането на непрекъснат мониторинг на емисиите като действие за измерване на емисиите при реални условия. Все пак повечето производители добавиха, че в близко бъдеще това може да се използва само за ограничен брой замърсители.

Обратната връзка и различията във възгледите на заинтересованите страни, при наличие на достоверност, бяха внимателно анализирани и когато бяха достоверни, взети предвид при оценката на въздействието. По-специално, мненията на промишлеността и държавите членки бяха полезни за анализа на проблема със сложността и потенциалните мерки за опростяване. Освен това информацията, предоставена от промишлеността относно разходите за хардуер за технологиите за контрол на замърсяването, бе важен източник за оценката на икономическите въздействия. Обратната връзка и опасенията, изразени от държавите членки, промишлеността, гражданското общество и гражданите, бяха взети под внимание при разработването и оценката на вариантите, особено по отношение на технологичния потенциал за намаляване на емисиите чрез пределни стойности на емисиите, дълготрайност, условия на изпитване и непрекъснат мониторинг на емисиите, потенциалното ускорено преминаване към електрически превозни средства и въздействието върху конкурентоспособността, където заинтересованите страни от промишлеността изглежда имат различни мнения.

Мненията на заинтересованите страни относно въвеждането на единен стандарт Евро за емисии от леки автомобили/микробуси и камиони/автобуси се различаваха от мнението на Комисията. Първоначално заинтересованите страни от промишлеността не подкрепиха тази мярка за опростяване. Тъй като аргументите на промишлеността, като например правилното разграничаване и международната хармонизация, следва да бъдат постигнати и при обединяване на основните актове (715/2007 и 595/2009), а

същевременно конкретните регламенти за изпълнение се запазват като отделни регламенти, Комисията продължи да прилага този подход. Това беше потвърдено от заинтересованите страни по време на последващите интервюта, свързани с целевата консултация по оценката на въздействието, както и на срещата на AGVES на 16 ноември 2020 г.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Оценката на въздействието се основава на доказателства от няколко източника, включително проучвания, извършени от външни изпълнители на консорциума CLOVE, както и ключови експерти от Лабораторията по приложна термодинамика на Солунския университет „Аристотел“ (LAT) (Гърция), Ricardo (Обединеното кралство), EMISIA (Гърция), TNO (Нидерландия), TU Graz (Австрия), FEV (Германия) и VTT (Финландия).

Първото проучване на CLOVE беше започнато с цел преглед, сравнение и извличане на поуки от законодателството в други части на света, оценка на ефективността на настоящите ЕС изпитвания за емисии и разработване и оценка на нови изпитвания за емисии на регулирани и нерегулирани замърсители. Като последващо действие, второто проучване включваше задълбочен преглед на икономическата ефективност на мерките, въведени от първото проучване, в допълнение към оценката на осъществимостта на нови пределни стойности на емисиите на замърсители за всички превозни средства и анализ на потенциала за опростяване на стандартите за емисии от превозните средства. Това проучване подпомогна и оценката на рамката Евро 6/VI, като същевременно предостави необходимите данни за оценката на въздействието. Тези проучвания бяха подкрепени от анализи и изпитвания, извършени от Съвместния изследователски център (JRC) на Комисията в неговите съоръжения, разположени в Ispra, Италия.

За количествената оценка на икономическите, социалните и екологичните въздействия проучването и докладът за оценка на въздействието се основават на моделите SIBYL и COPERT. COPERT се използва за изчисляване на инвентаризациите на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха от автомобилния транспорт въз основа на емисии при реални условия, като координацията се извършва от Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) и JRC. SIBYL е специализиран инструмент за прогнозиране на влиянието на подробни автомобилни технологии върху бъдещите автопаркове, енергията, емисиите и разходите, предназначен да подпомага разработването на политики. И двата модела бяха актуализирани въз основа на данните и доказателствата, събрани по време на консултациите със заинтересованите страни, най-новите коефициенти за емисии и обзора на литературата.

Освен това беше събрана допълнителна информация по следните въпроси:

- налични технологии, които могат да бъдат внедрени в съответния период с цел намаляване на емисиите на замърсители, както и ефективността на тези технологии и разходите за тях;
- въздействието върху здравето и околната среда в парично изражение;
- общи макроикономически показатели, като например създаване на нови работни места, необходими умения, научни изследвания и иновации и др;
- конкурентоспособността на промишлеността на ЕС и сближаването на вътрешния пазар;

- качествени въздействия върху МСП и потребителите (включително потребителското доверие).

Списък на проучванията и източниците е представен в приложение 1 към оценката на въздействието.

• **Оценка на въздействието**

Мерките в настоящото предложение са балансираны по отношение на ползите за здравето и околната среда и тежестта за промишлеността. Ефективността и рентабилността на мерките се потвърждават от придружаващата ги оценка на въздействието. Обобщението и положителното становище на Съвета за регулаторен контрол са достъпни чрез X (връзката ще бъде добавена).

Бяха оценени три варианта на политика с различен набор от мерки и равнища на амбиция за справяне с установените проблеми в настоящите регламенти за Евро 6/VI, като се вземе предвид екологичната и цифровата трансформация, изисквана от Европейския зелен пакт. Трансформацията предоставя възможности за по-усъвършенствани решения по отношение на намаляването на емисиите на замърсители, като например използването на технологии с ниски равнища на замърсяване и непрекъснат мониторинг на емисиите с помощта на усъвършенствани датчици и свързаност на превозните средства. Във вариантите на политиката се отчита и преминаването към електрифицирано силово задвижване, което изисква икономически ефективни и адекватни решения за намаляване на емисиите на замърсители в сегмента на двигателите с вътрешно горене.

В съответствие със специфичните цели варианти на политиката 1, 2 (2а и 2б) и 3а бяха насочени към намаляване на сложността на настоящите стандарти за емисии Евро чрез въвеждане на мерки за опростяване (като например замяна на два регламента с един регламент или премахване на остарели изпитвания). За всички съответни замърсители на въздуха бяха предвидени актуални пределни стойности на емисиите във вариант за политика 1 с ниска амбиция, във вариант 2а и 3а със средна амбиция и във вариант 2б с висока амбиция. Контролът на емисиите при реални условия беше подобрен във вариант за политика 1 с ниска амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия, във вариант 2а със средна амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия и изискванията за дълготрайност, във вариант 2б с висока амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия и изискванията за дълготрайност и във вариант 3а със средна амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия, изискванията за дълготрайност и чрез непрекъснат мониторинг на емисиите.

Резултатите от оценката на въздействието показаха, че средно амбициозният вариант на политиката 3а е най-пропорционален за леките и тежките превозни средства. Беше установено, че този вариант на политика е най-ефективен за постигане на определените цели, като същевременно е и икономически ефективен, тъй като носи най-големи ползи за здравето и околната среда на гражданите при ниски регулаторни разходи за промишлеността. Освен това бе установено, че вариантът е съвместим със законодателството за качеството на въздуха, стандартите за емисии на CO₂ и директивите за техническа изправност. Чрез въвеждането на непрекъснат мониторинг на емисиите вариант 3а би бил също и в най-голяма степен в съответствие с двойната екологична и цифрова трансформация, към която е насочен Европейския зелен пакт.

Социалните, икономическите и екологичните въздействия на вариант 3а могат да бъдат обобщени, както следва:

Общите регулаторни разходи се оценяват на 304 EUR за превозно средство при леките превозни средства и на 2681 EUR за превозно средство при тежките превозни средства. За 25-годишния период, оценен в оценката на въздействието, това би довело до общи регулаторни разходи от 35,48 млрд. евро за леките превозни средства и 17,53 млрд. евро за тежките превозни средства.

От друга страна, ползите за здравето и околната среда в парично изражение възлизат съответно на 55,75 млрд. евро и 133,58 млрд. евро благодарение на намаляването на вредните емисии на замърсители на въздуха. Тези ползи се реализират най-вече чрез намаляване на емисиите на NO_x и PM_{2,5}. Освен това този вариант показва най-голямо положително въздействие за всички превозни средства по отношение на достъпа до ключови международни пазари и иновации.

Разходите за приспособяване (покриващи основните разходи за постигане на съответствие, дължащи се на разходите за оборудване за технологии за контрол на емисиите и свързаните с тях разходи за научноизследователска и развойна дейност и калибриране, включително разходи за съоръжения и инструменти) бяха оценени във вариант 3а на около 67 млрд. евро за периода 2025—2050 г. за леките превозни средства и 26 млрд. евро за тежките превозни средства.

Наред с тези ползи, икономии на регулаторни разходи (обхващащи икономии на разходи по време на изпитванията, присъствие на изпитванията от страна на органите по одобряване на типа и такси за одобряване на типа, както и икономии на административни разходи за докладване и други задължения за предоставяне на информация като част от процедурите за одобряване на типа) се оценяват на 4,67 млрд. евро за леките превозни средства и на 0,58 млрд. евро за тежките превозни средства при предпочитания вариант.

Като цяло въздействието на вариант 3а върху достъпността за потребителите ще бъде ограничено. Въпреки че общите регулаторни разходи в сравнение с базовия сценарий се очаква да бъдат прехвърлени на потребителите, това ще доведе до 0,8 % увеличение на цената на малките бензинови превозни средства и 2,2 % увеличение на цената на малките дизелови превозни средства в сектора леки автомобили и микробуси.

Изискванията за дълготрайност на акумулаторните батерии бяха добавени след приемането на 14 април 2022 г. на ново Глобално техническо правило № 22 на ООН относно дълготрайността на акумулаторната батерия в електрически превозни средства, в което се определят минимални експлоатационни изисквания за електрическите превозни средства на равнище, което няма да изисква промяна на технологиите за акумулаторни батерии. Очаква се тези изисквания да не доведат до допълнителни разходи, а да повишат осведомеността и доверието на потребителите.

В светлината на настоящите геополитически и икономически обстоятелства беше направен окончателен преглед, за да се предоставят актуални съображения за автомобилната промишленост и потребителите. Започналото през 2021 г. увеличение на разходите, особено за енергия и суровини, се ускори драстично. Същевременно търсенето и продажбите на моторни превозни средства намаляват, докато инвестиционните нужди за екологична трансформация се увеличават. Това оказва

натиск върху веригата за доставки на автомобили и повдига въпроси за достъпността на цените за потребителите в общия контекст на висока инфлация. С цел да се улесни успешният екологичен преход на автомобилната екосистема, гореспоменатият вариант 3а беше коригиран за леките превозни средства, за да се намалят разходите за приспособяване, като същевременно се запазят общата средна екологична амбиция и общата средна цифрова амбиция.

За леките автомобили и микробусите граничните стойности на емисиите на отработили газове се определят на най-ниското ниво, което понастоящем се налага съгласно Евро 6 за леките автомобили, като по този начин за микробусите се налагат по-ниски гранични стойности, отколкото съгласно Евро 6, а изискванията за дълготрайност, както и граничните стойности на изпитване при реални условия на движение, се определят съгласно вариант 3а. Изискванията за емисиите от изпаряване, дълготрайността на акумулаторната батерия и емисиите, които не са свързани с отработилите газове, се определят както във вариант 3а. По отношение на граничните стойности на емисиите от отработилите газове това е междинен вариант между варианти 1 и 2а/3а. Този избор е направен, за да се намери баланс между необходимостта от подобряване на екологичните характеристики и необходимостта да се избегнат непропорционални инвестиции за превозни средства, които няма да се продават след 2035 г. При надхвърляне на определен праг разходите нарастват значително по-бързо от ползите за околната среда. Избраният вариант подобрява достъпността на леките автомобили и микробусите за потребителите и свежда до минимум инвестиционните разходи, необходими за разработването на нови хардуерни решения за системи за контрол на емисиите за леки автомобили и микробуси с двигатели с вътрешно горене.

С избраните мерки се определят неутрални по отношение на технологиите и горивата пределни стойности за леки автомобили и микробуси, като се допускат малко по-високи пределни стойности за микробуси с недостатъчна мощност, когато това е оправдано по технически причини. Граничните стойности на изпитване са като при вариант 3а, което позволява да се постигнат ползи чрез ограничаване на неконтролираните понастоящем емисии. Методологиите и граничните стойности за емисиите от изпаряване, емисиите от спирачната система и гумите, както и за дълготрайността на акумулаторните батерии и използването на инструменти за мониторинг на емисиите с датчици, следват тези, представени във вариант 3а от доклада за оценка на въздействието. Тези мерки имат все по-голям дял в потенциала за намаляване на емисиите и в ползите за околната среда и здравето, особено в градска среда, където излагането на тези замърсители е по-силно изразено. Емисиите от спирачната система и гумите скоро ще съставляват по-голямата част от емисиите на частици.

За камионите и автобусите се запазва вариант 3а. Това отразява значително по-бавния преход на камионите и автобусите към технологии с нулеви емисии на отработилите газове. Очаква се камионите и автобусите с двигатели с вътрешно горене да останат много по-дълго на пазара на ЕС.

Всички мерки за опростяване се запазват при всички моторни превозни средства, както във вариант 3а, тъй като те отразяват необходимостта от модернизиране на регламента и намаляване на административната тежест. Този вариант осигурява и подобрене на общите емисии, особено при пускане в ход на студен двигател и при шофиране в градски условия, тъй като превозните средства трябва да спазват граничните стойности за емисиите и при кратки пътувания.

По отношение на ползите за околната среда избраният вариант води до значително намаляване на емисиите, което е само малко по-ниско от вариант 3а за леки автомобили и микробуси, тъй като по-високите гранични стойности на емисиите са придружени от подобрения в условията за изпитване и мерки за съответствие, които не са били предвидени във вариант 1. С избраните мерки се очаква намаляване до 2035 г. на емисиите на NO_x от леки автомобили/микробуси с над 85 % в сравнение с нивата от 2018 г. и с над 80 % от камиони/автобуси. Очаква се до 2035 г. общото количество на NO_x от моторните превозни средства да бъде намалено наполовина в сравнение с базовия сценарий.

Очаква се икономии на регулаторни разходи да бъдат същите като при вариант 3а. Разходите на промишлеността за разработване на продукти са значително намалени, тъй като новият вариант не изисква повторно проектиране на превозните средства, а съответствието може да се постигне с използваните в момента технологии за контрол на емисиите и повторно калибриране. Очаква се регулаторните разходи да бъдат значително намалени и да бъдат между тези за вариант 1 и вариант 3а. Като цяло се очаква избраните мерки да донесат нетна полза, подобна или по-висока от тази при вариант 3а, като доведат до значителни икономии на емисии при ограничени разходи за приспособяване.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

В съответствие с поетия от Комисията ангажимент за по-добро законотворчество предложението беше подготвено с участието на заинтересованите страни при спазване на принципа за прозрачност и в постоянно взаимодействие с тях на всички етапи от процеса.

МСП (справка 1А): При оценката на въздействието се установи, че европейската автомобилна промишленост се състои предимно от големи производители, които се занимават със сглобяване на превозни средства и производство на компоненти. Някои МСП произвеждат превозни средства или системи, за които се изисква ЕС одобряване на типа по отношение на емисиите. Бяха идентифицирани 35 МСП, които произвеждат специализирани превозни средства на базата на силово задвижване, произвеждано от по-големи производители. Предлагат се опростени правила за малките производители, за да се отчетат особеностите, свързани с ограниченото производство.

Спестяване на разходи: В оценката на въздействието е направен също и анализ по какъв начин може да се опрости законодателството и да се намалят ненужната тежест за спазване и ненужните административни разходи. Докато с предложението се увеличават регулаторните разходи за производителите на автомобили под формата на разходи за хардуер за технологии за контрол на замърсяването и датчици, както и за научноизследователска и развойна дейност и свързаните с тях разходи за калибриране, то води и до икономии на разходи за съответствие по време на изпитванията, присъствие на изпитванията от страна на органите по одобряване на типа, такси за одобряване на типа, както и икономии на административни разходи. По-специално, административната тежест ще намалее чрез въвеждането на мерки за опростяване и новите изисквания за непрекъснат мониторинг на емисиите. Очаква се чрез последното да се опростят допълнително задълженията за докладване и предоставяне на друга информация за процедурите за издаване на одобрение на типа и проверка чрез намаляване на броя на типовите одобрения. При вариант 3а икономии на административни разходи се оценяват на 224 хил. евро за одобряване на типа (22 EUR на превозно средство) за дизелови леки автомобили/микробуси и 204 хил. евро за

одобряване на типа за бензинови автомобили/микробуси (26 EUR на превозно средство). За камиони/автобуси икономията на административни разходи при вариант 3а възлиза на 66 хил. евро за одобряване на дизелов тип (22 EUR на превозно средство) и 67 хил. евро за одобряване на бензинов тип (47 EUR на превозно средство). При окончателно избраните варианти се очаква всички разходи за леки автомобили/микробуси да бъдат по-ниски.

Конкурентоспособност: Въпреки регулаторните разходи за промишлеността и кумулативните инвестиции, свързани със стандартите за емисиите на CO₂, се очаква предложението да има положителен ефект върху конкурентоспособността. Това се дължи на новите пазарни възможности, произтичащи от разработването на нови датчици, както и на комуникационните протоколи, киберсигурността и възможностите за защита от манипулиране. Използването на съвременни цифрови и чисти технологии ще бъде предимство при получаването на достъп до ключови международни пазари, по-специално САЩ и Китай.

Цифрови технологии: Съгласно поставената висока цел в инициативата „Цифрово десетилетие“³⁷, всички сектори следва да преминат през цифрова трансформация, която в голяма степен ще допринесе за екологичната трансформация, включително за автомобилния транспорт, за да се постигне амбицията за нулево замърсяване за нетоксична околна среда. Предложението води до допълнителна съгласуваност с двойния преход, тъй като подкрепя намаляването на емисиите през целия експлоатационен срок на превозните средства чрез въвеждане на непрекъснат мониторинг на емисиите и свързаност на превозните средства. За предпочитане е националните органи по одобряване на типа също да предоставят услуги в цифров вид (включително машинночитаема информация). Това допринася за постигането на ефективно цифрово общество и цифрова икономика (в съответствие с принципа „цифров по подразбиране“).

Инициативата е в съответствие с принципа за ненанасяне на значителни вреди, тъй като допринася за целите на екологичния преход съгласно Европейския зелен пакт (по-специално, устойчива мобилност и амбиция за нулево замърсяване). С нея се гарантира, че транспортът ще стане по-малко замърсяващ, особено в градовете, и тя се счита за жизненоважна част от прехода към чиста мобилност. При оценката на въздействието се установи, че не се очаква вариантите да нанесат значителна вреда на някоя от екологичните цели за устойчиво развитие (ЦУР)³⁸.

- **Основни права**

Настоящото предложение не оказва въздействие върху защитата на основните права и равенството. То няма различно въздействие, дължащо се на пола.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не изисква допълнителни финансови средства.

³⁷ COM(2021) 118 final

³⁸ По-специално за следното: Цел 3: Добро здраве и благоденствие, Цел 6: Чиста вода и канализация, Цел 13: Действия в областта на климата, Цел 14: Живот под водата и Цел 15: Живот на сушата

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Настоящото предложение предвижда мерки за наблюдение и оценка на ефективността на стандартите за емисии Евро 7 по отношение на оперативните цели и за установяване на причинно-следствената връзка между наблюдаваните резултати и законодателството. За тази цел при преразглеждането на стандартите за емисии Евро 7 са предложени редица показатели за мониторинг. Тези показатели за мониторинг включват:

- брой на одобренията на типа по отношение на емисиите съгласно Евро 7 за всеки тип превозно средство;
- разходи по време на етапа на изпълнение и административни разходи за одобряване на типа по отношение на емисиите;
- доказателство за подобрен контрол на емисиите при всички условия на употреба за всички регулирани замърсители;
- разходи за правоприлагане, включително разходи за нарушения и санкции в случай на неспазване, и разходи за мониторинг;
- еволюцията на емисиите по време на експлоатационния срок на превозните средства, доказана чрез подходящи кампании за изпитване и непрекъснат мониторинг на емисиите.

При прегледа на стандартите за емисии Евро 7 ще бъде оценен и набор от по-обща показатели от други политики на ЕС за замърсяване на въздуха от автомобилния транспорт:

- годишните нива на концентрация на замърсители в градските райони на Европа и годишния дял на автомобилния транспорт в емисиите на замърсители, докладвани от държавите членки на ЕАОС съгласно Директивата за намаляване на националните емисии (ДННЕ)³⁹ и включени в годишния доклад на ЕАОС за качеството на въздуха в Европа;
- годишен брой регистрирани превозни средства и дял на технологиите за силово задвижване по пътищата на ЕС, докладвани от държавите членки на Европейската обсерватория за алтернативни горива;
- годишно развитие на въздействието на замърсяването на въздуха върху здравето (т.е. преждевременни смъртни случаи, свързани с излагане на определени замърсители), както е включено в годишния доклад на ЕАОС за качеството на въздуха в Европа;
- годишен дял на автомобилния транспорт в емисиите на определени замърсители, докладвани от държавите членки на ЕАОС в рамките на ДННЕ;
- годишен брой на получените от държавите членки уведомления за пречки пред вътрешната търговия в ЕС по отношение на леки автомобили, микробуси, камиони, автобуси, причинени от технически предписания, наложени от

³⁹ Директива (ЕС) 2016/2284

национални, регионални или местни органи (т.е. забрани от всякакъв вид) в рамките на процедурата за уведомяване съгласно Директива (ЕС) 2015/1535⁴⁰.

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

Глава I съдържа общи разпоредби, включително предмета на регламента (член 1), приложното му поле (член 2) и определенията на основните термини, използвани в него (член 3).

Глава II съдържа разпоредби относно задълженията на производителите за одобряване на типа на моторни превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли по отношение на техните емисии на замърсители и дълготрайност на акумулаторната батерия. По-конкретно, тя включва задълженията на производителите по отношение на конструкцията и дизайна на такива превозни средства, включително мерки за киберсигурност (член 4) и възможности за производителите да декларират подобри показатели с по-ниски гранични стойности на емисиите и/или подобрена дълготрайност на акумулаторната батерия, както и технологии за определяне на геозона, за да се осигури режим на нулеви емисии на отработили газове (член 5). От производителите се изисква да спазват специфични изисквания за дълготрайност за целия експлоатационен срок на превозните средства, но също така и за минималната дълготрайност на тяговата акумулаторна батерия, за да се спазят граничните стойности на емисиите и други свързани технически изисквания (член 6). За да се докаже съответствието с тези изисквания, трябва да се извършат специфични изпитвания, както и да се представят специфични декларации и административни процедури (член 7). В членове 8 и 9 се предвиждат специфични правила по отношение на изпитванията и отговорностите съответно на малките производители (член 8) и на превозните средства с многоетапно одобряване на типа (член 9).

В Глава III се предвижда задълженията на държавите членки по отношение на одобряването на типа и надзора на пазара, по-специално по отношение на ролята на националните органи по одобряването и датите на влизане в сила (член 10), и включва специфични разпоредби за компонентите и отделните технически възли (член 11), както и за системите с реагент за еднократна употреба и за контрол на замърсяването (член 12).

Глава IV включва разпоредби относно ролята на Комисията и на трети страни по отношение на проверките за съответствие на услугите и надзора на пазара (член 13).

В глава V се определят специфичните изпитвания и методики, които трябва да се прилагат от производителите и органите за всяка съответна категория превозни средства, за да се докаже съответствие с изискванията и задълженията по настоящия регламент (член 14). Тя включва също и специални разпоредби относно адаптирането към техническия прогрес (член 15).

В глава VI са предвидени общи разпоредби относно правомощията, предоставени на Комисията за приемане на делегирани актове (член 16), процедурата на комитета (член 17) и изискванията за докладване от страна на държавите членки (член 18).

⁴⁰

[Директива \(ЕС\) 2015/1535](#) установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество; вж. също [процедура за уведомяване 2015/1535](#)

В глава VII са предвидени заключителни разпоредби относно отмяната на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 (член 19) и влизането в сила и прилагането на регламента (член 20).

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 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 комитет⁴¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁴²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Вътрешният пазар е пространство, в което трябва да се гарантира свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета⁴³ се въвежда подробна система за одобряване на типа и надзор на пазара на моторни превозни средства, ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.
- (2) Техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства, двигатели и резервни части по отношение на емисиите („одобряване на типа по отношение на емисиите“) следва да останат хармонизирани, за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, както и високо ниво на защита на околната среда и здравето, общо за всички държави членки.
- (3) Настоящият регламент е отделен регулаторен акт за целите на процедурата за ЕС одобряване на типа, установена в приложение II към

⁴¹ ОВ С , г., стр. .

⁴² ОВ С , г., стр. .

⁴³ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

Регламент (ЕС) 2018/858. В него се установяват разпоредби и изисквания относно емисиите от превозните средства и дълготрайността на акумулаторната батерия, докато техническите елементи ще бъдат определени с актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане и с помощта на комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 (процедура по комитология).

- (4) Техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства, двигатели и резервни части по отношение на емисиите („одобряване на типа по отношение на емисиите“) понастоящем са определени в два регламента, които се прилагат за одобряване на типа по отношение на емисиите съответно за леките и тежките превозни средства, т.е. Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета („Евро 6“) ⁴⁴ и Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета („Евро VI“) ⁴⁵. Причината за съществуването на два регламента е, че емисиите от тежките превозни средства се проверяват въз основа на изпитване на двигателя, докато за емисиите от леките превозни средства се използва изпитване на цялото превозно средство. Оттогава насам са разработени методологии, които позволяват изпитвания на леки и тежки превозни средства в условия на експлоатация. Поради това вече не е необходимо одобряването на типа да се основава на изпитване на двигателя.
- (5) Включването на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009, в един регламент следва да осигури вътрешна съгласуваност на системата за одобряване на типа по отношение на емисиите както за леки, така и за тежки превозни средства, като същевременно се допускат различни гранични стойности на емисиите за тези превозни средства.
- (6) Освен това настоящите пределни стойности на емисиите бяха приети през 2007 г. за леките превозни средства и през 2009 г. за тежките превозни средства. И двете пределни стойности на емисиите са приети въз основа на наличните технологии към момента. Оттогава насам технологиите са напреднали и нивото на емисиите, постигнато с комбинация от настоящите технологии, е много по-ниско от това, постигнато преди повече от 15 години. Този технологичен напредък следва да бъде отразен в пределните стойности на емисиите, основаващи се на най-съвременните съществуващи технологии и познания за контрол на замърсяването и за всички съответни замърсители.
- (7) Необходимо е също така да се намалят сложността, административните разходи и разходите за прилагане за производителите и органите и да се осигури ефективно и ефикасно прилагане на стандартите за емисии Евро. Опростяването се постига чрез премахване на различните дати на прилагане на граничните стойности и изпитванията, които съществуваха при Евро 6 и Евро VI, чрез

⁴⁴ Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

⁴⁵ Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

премахване на многобройните и сложни изпитвания на емисиите, когато такива изпитвания не са необходими, чрез позоваване на стандартите съгласно съществуващите правила на ООН, когато е приложимо, и чрез осигуряване на рационализиран и последователен набор от процедури и изпитвания за различните етапи на одобряването на типа по отношение на емисиите.

- (8) С цел да се гарантира, че емисиите от леки и тежки превозни средства са ограничени при реални условия, е необходимо превозните средства да се изпитват не само в лаборатория, а при реални условия на употреба с минимален набор от ограничения, гранични стойности и други изисквания за шофиране.
- (9) Точността на преносимото измервателно оборудване за емисии, използвано за измерване на емисиите от превозни средства в условия на експлоатация, се е подобрила значително след въвеждането му. Поради това е целесъобразно граничните стойности на емисиите да се основават на такива измервания в условия на експлоатация и следователно при изпитванията в условия на експлоатация вече не се изисква използването на коефициенти на съответствие.
- (10) В регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 се изисква превозните средства да спазват граничните стойности на емисиите за определен период от време, който вече не съответства на средния експлоатационен срок на превозните средства. Поради това е целесъобразно да се определят изисквания за дълготрайност, които да отразяват средния очакван експлоатационен срок на превозните средства в Съюза.
- (11) Понастоящем съществуват технологии, които се използват широко в световен мащаб и които ограничават емисиите от изпаряване на летливи органични съединения по време на използване, паркиране и зареждане на превозно средство с бензиново гориво. Поради това е целесъобразно да се определят пониски гранични стойности на емисиите на такива летливи органични съединения и да се въведат гранични стойности на емисиите за етапа на зареждане с гориво.
- (12) Емисиите, които не са свързани с отработилите газове, се състоят от частици, отделяни от гумите и спирачната система на превозните средства. Емисиите от гумите се смятат за най-големия източник на микропластмаси в околната среда. Както е посочено в оценката на въздействието, очаква се до 2050 г. емисиите, които не са свързани с отработилите газове, да съставляват до 90 % от всички частици, отделяни от автомобилния транспорт, тъй като частиците, отделяни от отработилите газове, ще намалеят поради електрификацията на превозните средства. Поради това емисиите, които не са свързани с отработилите газове, следва да се измерват и ограничават. До края на 2024 г. Комисията следва да изготви доклад за износването на гумите, в който да направи преглед на методите за измерване и съвременното състояние на техниката, за да предложи гранични стойности за износването на гумите.
- (13) С Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁶ се уреждат индикаторите за смяна на предавката (GSI), чиято основна цел е да се сведе до

⁴⁶ Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО)

минимум разходът на гориво на превозното средство, когато водачът следва указанията им. В настоящия регламент обаче следва да се разгледат изискванията за емисиите на замърсители при реална употреба, включително при спазване на GSI.

- (14) Превозните средства с тягови акумулаторни батерии, включително хибридите с възможност за зареждане и електрическите превозни средства с акумулаторни батерии, допринасят за декарбонизацията на сектора на автомобилния транспорт. За да се спечели и повиши доверието на потребителите в такива превозни средства, те трябва да бъдат функционални и издръжливи. Поради това е важно да се въведе изискване тяговите акумулаторни батерии да запазват голяма част от първоначалния си капацитет след многогодишна употреба. Това е от особена важност за купувачите на употребявани електрически превозни средства, за да се гарантира, че превозното средство ще продължи да функционира според очакванията. Поради това за всички превозни средства, които използват тягови акумулаторни батерии, трябва да се изисква следене на състоянието на изправност на батерията. Освен това следва да се въведат минимални експлоатационни изисквания за дълготрайност на акумулаторните батерии на леките пътнически автомобили, като се вземе предвид Глобално техническо правило 22 на ООН⁴⁷.
- (15) Добре познат проблем е манипулирането на превозни средства с цел отстраняване или деактивиране на части от системите за контрол на замърсяването. Подобна практика води до неконтролирани емисии и трябва да бъде предотвратена. Манипулирането на километражния брояч води до фалшиви данни за изминатите километри и възпрепятства правилната проверка на превозното средство в сервиз. Поради това е от изключителна важност да се гарантира възможно най-високата степен на защита на тези системи, придружена от сертификати за сигурност и подходяща защита срещу манипулиране, за да се гарантира, че нито системите за контрол на замърсяването, нито километражния брояч на превозното средство могат да бъдат подправени.
- (16) Датчиците, монтирани в превозните средства, вече се използват за откриване на аномалии в емисиите и за задействане на съответните ремонти чрез системата за бордова диагностика (OBD). Използваната понастоящем система за бордова диагностика обаче не открива точно и своевременно неизправностите, нито пък задължава своевременно и в достатъчна степен да бъдат извършвани ремонти. В резултат на това е възможно превозните средства да отделят много повече емисии, отколкото им е разрешено. Датчиците, използвани досега за бордова диагностика, могат да се използват и за непрекъснато следене и контрол на поведението на превозните средства по отношение на емисиите чрез система за бордово следене (OBM). Системата за бордово следене също така ще предупреждава потребителя да извърши ремонт на двигателя или на системите

№ 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

⁴⁷

Глобално техническо правило на ООН за дълготрайността на акумулаторните батерии на електрифицирани превозни средства, UN GTR 22.

за контрол на замърсяването, когато това е необходимо. Поради това е целесъобразно да се изисква монтажа на такава система и да се регламентират техническите изисквания към нея.

- (17) Производителите могат да изберат да произвеждат превозни средства, които отговарят на по-ниски гранични стойности на емисиите или имат по-голяма дълготрайност на акумулаторната батерия от изискваната в настоящия регламент, или които включват усъвършенствани варианти, включително определяне на геозона и адаптивно регулиране. Потребителите и националните органи следва да могат да идентифицират такива превозни средства чрез подходяща документация. Поради това следва да се предостави екологичен паспорт на превозното средство (EVP).
- (18) В случай че Комисията направи предложение за регистриране след 2035 г. на нови леки превозни средства, работещи изключително с неутрални по отношение на CO₂ горива, извън обхвата на стандартите за автомобилния парк с емисии на CO₂ и в съответствие с правото на Съюза и целта на Съюза за неутралност по отношение на климата, настоящият регламент ще трябва да бъде изменен, за да се включи възможността за одобряване на типа на такива превозни средства.
- (19) Емисиите от превозни средства, продавани от малки производители, представляват незначителна част от емисиите в Съюза. Поради това може да се допусне известна гъвкавост в някои от изискванията към такива производители. Ето защо малките производители следва да могат да заменят някои изпитвания по време на одобряването на типа с декларации за съответствие, докато на производителите на изключително малки количества следва да се разреши да използват лабораторни изпитвания, основани на случайни цикли на реално движение.
- (20) С регламенти (ЕС) 2019/631⁴⁸ и (ЕС) 2019/1242⁴⁹ на Европейския парламент и на Съвета се уреждат средните стойности на емисиите на CO₂ на автомобилния парк за нови моторни превозни средства в Съюза. За целите на одобряването на типа по отношение на емисиите следва да бъдат въведени процедури и методологии за точно определяне на емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробег в електрически режим на задвижване и мощността на отделните превозни средства.
- (21) С цел осигуряване на еднакви условия за прилагането на настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка със задълженията на производителите като част от одобряването на типа и процедурите, изпитванията и методологиите, които следва да се прилагат за деклариране на съответствие, проверка на съответствието на производството, проверка на съответствието в експлоатация и екологичен паспорт на превозното средство (EVP); варианти и обозначения на превозните средства; изисквания,

⁴⁸ 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 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

⁴⁹ 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.

изпитвания, методи и коригиращи мерки, свързани с дълготрайността на превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли, както и с възможностите за регистрация и комуникация на системите за бордово следене, включително за целите на периодичните технически прегледи и проверките за техническа изправност; изискванията и информацията, които трябва да бъдат предоставени от производителите на превозни средства с многоетапно одобряване на типа, както и процедурите за определяне на стойността на CO₂ за тези превозни средства с многоетапно одобряване на типа; технически елементи, административни и документални изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите, проверки и инспекции и проверки за надзор на пазара, както и задължения за докладване, проверки за съответствие в експлоатация и за съответствие на производството; методи и изпитвания за i) измерване на емисиите на отработили газове в лаборатория и в условия на експлоатация, включително случайни и най-неблагоприятни цикли на изпитване RDE, използване на преносими системи за измерване на емисиите при реални условия на движение и емисиите при работа на празен ход, ii) определяне на емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя на моторно превозно средство, iii) предоставяне на спецификации за индикатора за смяна на предавката (GSI), iv) определяне на въздействието на ремаркетата O₃, O₄ върху емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя на моторно превозно средство, v) измерване на емисиите на картерни газове, емисиите от изпаряване, емисиите от спирачната система, vi) оценка на съответствието с минималните експлоатационни изисквания към дълготрайността на акумулаторната батерия, vii) оценка на съответствието в експлоатация на двигателите и превозните средства; прагове на съответствие и експлоатационни изисквания, както и viii) изпитване и методи за осигуряване на работата на датчиците (OBD и OBM); ix) методи за осигуряване и оценка на мерките за сигурност; спецификация и характеристики на системите за предупреждение на водача и методите за подтикване, както и оценяване на правилното им функциониране; x) методи за оценка на правилното функциониране, ефективността, регенерацията и дълготрайността на оригиналните и заместващите системи за контрол на замърсяването; xi) методи за осигуряване и оценка на мерките за сигурност, включително анализ на уязвимостта и защита от манипулиране; xii) методи за оценка на правилното функциониране на типовете, одобрени по специфични обозначения Евро7; xiii) критерии за одобрения на типа по отношение на емисиите за малките производители и за производителите на изключително малки количества; xiv) проверки и процедури за изпитване на превозни средства с многоетапно одобряване на типа; xv) изисквания за работата на изпитвателното оборудване; xvi) спецификация на референтните горива; и xvii) методи за оценка на липсата на измервателно-коригиращи устройства и стратегии за измерване и корекции; xviii) измерване на износването на гумите, както и xix) формат на EVP, данни и метод за предаване на данните от EVP. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁰.

⁵⁰

Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за

- (22) С цел да се изменят или допълнят, по целесъобразност, несъществени елементи от настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на условията за изпитване, основани на данни, събрани при изпитването на превозни средства, спирачки или гуми Евро 7; изискванията за изпитване, по-специално като се вземат предвид техническият прогрес и данните, събрани при изпитването на превозни средства Евро 7; въвеждане на варианти и обозначения на превозните средства въз основа на иновативни технологии за производителите, но също така и определяне на гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система и гранични стойности на износване за видовете гуми, както и минимални експлоатационни изисквания за акумулаторните батерии и коефициенти на дълготрайност въз основа на данните, събрани при изпитването на превозни средства Евро 7, и установяване на определения и специални правила за малките производители на превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃. 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 законотворчество⁵¹. 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.
- (23) С оглед на яснотата, рационалността и опростяването, тъй като правилата за одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, са актуализирани и всички се съдържат в настоящия регламент, съществуващите регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕО) № 715/2007 следва да бъдат отменени и заменени с настоящия регламент.
- (24) Когато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработка на лични данни, тя следва да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679⁵² на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета⁵³, както и с националните мерки в тази област.
- (25) Важно е да се предостави достатъчно време на държавите членки, националните органи по одобряване на типа и икономическите оператори, за да се подготвят за прилагането на новите правила, въведени с настоящия регламент. Поради това

установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

⁵¹ [ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.](#)

⁵² Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

⁵³ Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

датата за прилагане следва да бъде отложена. Докато за леките превозни средства датата на прилагане трябва да бъде възможно най-скоро, за тежките превозни средства и ремаркета датата на прилагане може да бъде отложена с две години, тъй като преходът към превозни средства с нулеви емисии ще бъде по-дълъг за тежките превозни средства.

- (26) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно определянето на хармонизирани правила за административните и техническите изисквания за одобряване на типа на превозни средства от категории М и N и на системи, компоненти и отделни технически възли, както и за надзор на пазара на такива превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а напротив — поради своя мащаб и последици могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Глава I — Предмет, приложно поле и определения

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се установяват общи технически изисквания и административни разпоредби за одобряване на типа по отношение на емисиите и надзор на пазара на моторни превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли по отношение на техните емисии на CO₂ и замърсители, разхода на гориво и консумацията на енергия и дълготрайността на акумулаторните батерии.
2. С настоящия регламент се определят правилата за първоначалното одобряване на типа по отношение на емисиите, съответствието на продукцията, съответствието в експлоатация, надзора на пазара, дълготрайността на системите за контрол на замърсяването и тяговите акумулаторни батерии, системите за бордово следене, разпоредбите за сигурност за ограничаване на манипулирането и мерките за киберсигурност, както и точното определяне на емисиите на CO₂, пробег в електрически режим на задвижване, разхода на гориво и консумацията на енергия и енергийната ефективност.

Член 2

Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за моторните превозни средства от категории M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ и N₃, както и за ремаркетата от категории O₃ и O₄, съгласно посоченото в член 4 от Регламент (ЕС) № 2018/858, включително тези, които са проектирани и изработени на един или повече етапи, както и за системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за такива превозни средства.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията в Регламент (ЕС) 2018/858.

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „одобряване на типа по отношение на емисиите“ означава ЕС одобряване на типа, което отговаря на административните разпоредби и техническите изисквания на настоящия регламент по отношение на техните емисии на CO₂ и замърсители, разхода на гориво и консумацията на енергия и дълготрайността на акумулаторната батерия;
- 2) „първоначално одобряване на типа по отношение на емисиите“ или „IETA“ означава първия етап на процедурата за одобряване на типа по отношение на емисиите, преди органите да издадат сертификат за одобряване на типа по отношение на емисиите и превозните средства да бъдат пуснати в производство;
- 3) „съответствие на производството“ или „CoP“ означава дейностите, извършвани на нови превозни средства, отделни технически възли или компоненти, избрани в помещенията на производителя, за да се гарантира, че продуктите, пуснати на пазара, отговарят на изискванията, определени в настоящия регламент;
- 4) „съответствие в експлоатация“ или „ISC“ означава дейностите, извършвани на превозни средства в движение с цел проверка на изискванията за дълготрайност, определени в настоящия регламент;
- 5) „двигател“ означава източникът на задвижване на превозно средство;
- 6) „емисии“ означава емисиите от отработилите газове и емисиите, които не са свързани с отработилите газове, на моторно превозно средство;
- 7) „емисии на отработили газове“ означава емисиите от изпускателната тръба на моторното превозно средство или двигателя на всички от долуизброените: CO₂, газообразни, твърди и течни съединения и емисии на картерни газове;
- 8) „газообразни замърсители“ означава емисиите на газообразни химични видове, с изключение на CO₂;
- 9) „емисии на CO₂“ или „CO₂“ означава емисиите на въглероден диоксид от изпускателната тръба на моторното превозно средство или двигателя;
- 10) „азотни оксиди“ или „NO_x“ означава количеството азотни оксиди, отделяни от изпускателната тръба;
- 11) „прахови частици“ или „PM“ означава всеки материал, изпускан от изпускателната тръба или от спирачната система, който се събира върху филтриращ материал;
- 12) „прахови частици под 10 µm“ или „PM₁₀“ означава прахови частици с диаметър по-малък от 10 µm;
- 13) „брой частици“ или „PN“ означава общият брой твърди частици, отделяни от изпускателната тръба или от спирачната система;

- 14) „брой на частиците над 10 nm“ или „PN₁₀“ означава общият брой на твърдите частици, отделяни от изпускателната тръба или спирачната система, чийто диаметър е по-голям или равен на 10 nm;
- 15) „въглероден оксид“ или „CO“ означава въглеродният оксид, отделян от изпускателната тръба;
- 16) „метан“ или „CH₄“ означава метанът, отделян от изпускателната тръба;
- 17) „общо количество въглеродороди“ или „THC“ означава общото количество въглеродороди, отделяни от изпускателната тръба;
- 18) „неметанови въглеродороди“ или „NHMC“ означава общото количество въглеродороди, изпускани от изпускателната тръба, с изключение на метана;
- 19) „неметанови органични газове“ или „NMOG“ означава общото количество от неоксигенирани и оксигенирани въглеродороди, отделяни от изпускателната тръба;
- 20) „амоняк“ или „NH₃“ означава амонякът, отделян от изпускателната тръба;
- 21) „формалдехид“ или „HCHO“ означава формалдехид, отделян от изпускателната тръба;
- 22) „WHTC“ означава световният хармонизиран преходен изпитвателен цикъл на емисиите в съответствие с точка 7.2.1. от приложение 4 към Правило № 49 на ООН;
- 23) „WHSC“ означава световният хармонизиран изпитвателен цикъл със стабилни състояния и линейни преходи между тях в съответствие с точка 7.2.2 от приложение 4 към Правило № 49 на ООН;
- 24) „инструмент за изчисляване на разхода на енергия на превозните средства“ или „VECTO“ означава инструмент за симулация, използван за определяне на емисиите на CO₂, разхода на гориво, разхода на електрическа енергия и пробег в електрически режим на задвижване на тежки превозни средства; „разход на енергия“ означава разходът на електрическа енергия от всички източници на задвижване в превозното средство;
- 25) „разход на гориво“ означава разходът на гориво от всички източници на задвижване в превозното средство;
- 26) „емисии от изпаряване“ са загубите на въглеродороди от изпарения в горивната система на превозното средство, различни от емисиите от отработили газове;
- 27) „емисии на картерни газове“ означава газообразните замърсители, отделяни от пространствата в двигателя или извън него, които са свързани с маслената вана чрез вътрешни или външни тръбопроводи;
- 28) „емисии на частици от спирачната система“ означава частиците, отделяни от спирачната система на превозно средство;
- 29) „износване на гумата“ означава масата на материала, който се губи от гумата в резултат на процеса на износване и се отделя в околната среда;
- 30) „емисии, които не са свързани с отработилите газове“ означава емисии от изпаряване, от спирачната система и от износване на гумите;

- 31) „емисии на замърсители“ означава емисии от отработилите газове и емисии, които не са свързани с отработилите газове, като и двата вида емисии са различни от емисиите на CO₂;
- 32) „устройство за контрол на замърсяването“ означава онези устройства на превозното средство, които контролират или ограничават емисиите на замърсители;
- 33) „системи за контрол на замърсяването“ означава устройствата за контрол на замърсяването, монтирани в превозно средство, включително всички блокове за управление и софтуер, които управляват тяхното използване;
- 34) „оригинални системи за контрол на замърсяването“ означава система за контрол на замърсяването или комбинация от такива системи, включени в одобрението на типа, издадено за превозното средство;
- 35) „резервни системи за контрол на замърсяването“ означава система за контрол на замърсяването или комбинация от такива системи, която е предназначена за замяна на оригиналната система за контрол на замърсяването и която може да бъде одобрена като отделен технически възел;
- 36) „функция за адаптивно регулиране“ означава система, която регулира двигателя, системите за контрол на замърсяването или други параметри на превозното средство с цел подобряване на разхода на гориво или енергия и ефективността на системата за контрол на замърсяването въз основа на очакваното използване на превозното средство;
- 37) „система за бордова диагностика“ или „OBD“ означава система, която може да генерира информация от бордовата диагностика на превозното средство (OBD), както е определено в член 3, параграф 49 от Регламент (ЕС) 2018/858, и може да предава тази информация чрез порта на OBD и безжично;
- 38) „система за бордово следене“ или „OBM“ означава система на борда на превозно средство, която е в състояние да открива превишения на емисиите или кога превозното средство е в режим на нулеви емисии, ако е приложимо, и която е в състояние да показва настъпването на такива превишения чрез информация, съхранявана в превозното средство, и да предава тази информация чрез порта на OBD и безжично;
- 39) „устройство за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на енергия“ или „устройство OBFCM“ означава всеки софтуер или хардуер, който засича и използва параметрите на превозното средство, двигателя, горивото или електрическата енергия и полезния товар/масата, за да определи и съхрани в превозното средство данните за разхода на гориво и енергия и други параметри, свързани с определянето на разхода на гориво или енергия и енергийната ефективност на превозното средство;
- 40) „измервателно-коригиращо устройство“ означава всеки софтуер или хардуер, който реагира на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора или друг параметър, за да активира, модулира, забавя или деактивира работата на която и да е част от системата за контрол на замърсяването, който намалява нейната ефективността на системата за контрол на замърсяването при движение на превозното средство;

- 41) „стратегия за неефективност“ означава стратегия, която намалява ефективността на контрола на замърсяването при обичайните условия на експлоатация или на работа на двигателя, срещани или при нормалното функциониране на превозното средство, или извън рамките на процедурите за изпитване при одобрение на типа, или фалшифицира данни, свързани с датчици, разход на гориво или енергия, пробег в електрически режим на задвижване или дълготрайност на акумулаторната батерия;
- 42) „емисии при реални условия на движение“ или „RDE“ означава емисиите от превозно средство при нормални условия на движение и при разширени условия, както е посочено в таблици 1 и 2 от приложение III;
- 43) „километражен брояч“ означава измервателен уред, който показва общото разстояние, изминато от превозното средство след производството му;
- 44) „манипулиране“ означава дезактивиране или промяна от страна на икономическите оператори или независими оператори на двигателя, устройството и системата за контрол на замърсяването на превозното средство, задвижващата система, тяговата акумулаторна батерия, километражния брояч, OBFCM или OBD/OBM, включително софтуера или други логически елементи за управление на тези системи и техните данни;
- 45) „собствена производствена база“ означава завод за производство или сглобяване, използван от производителя за производство или сглобяване на нови превозни средства за този производител, включително на превозни средства, предназначени за износ, когато е приложимо;
- 46) „собствен конструкторски център“ означава звено, в което се конструира и разработва цялото превозно средство и което се контролира и използва от производителя;
- 47) „малък производител“ означава производител на по-малко от 10 000 нови моторни превозни средства от категория M₁ или 22 000 нови моторни превозни средства от категория N₁, регистрирани в Съюза за една календарна година, който:
- а) не е член на група свързани производители; или
 - б) е част от група свързани производители, които произвеждат общо по-малко от 10 000 нови моторни превозни средства от категория M₁ или 22 000 нови моторни превозни средства от категория N₁, регистрирани в Съюза за една календарна година; или
 - в) е част от група свързани производители, но разполага със собствени производствени мощности и собствен конструкторски център;
- 48) „производител на изключително малки количества“ означава производител с малък обем, който произвежда по-малко от 1000 нови моторни превозни средства от категория M₁ или по-малко от 1000 нови моторни превозни средства от категория N₁, регистрирани в Съюза през предходната календарна година;
- 49) „превозно средство, разполагащо само с ДВГ“ или „ICEV“ означава превозно средство, в което всички преобразуватели на задвижващата енергия са двигатели с вътрешно горене, включително такива, задвижвани с водород;

- 50) „изцяло електрическо превозно средство“ (PEV) е превозно средство със силово задвижване, което включва единствено електрически агрегати като преобразуватели на енергия и презаредима система за натрупване на електроенергия като система за натрупване на енергия на задвижване;
- 51) „горивен елемент“ означава преобразувател на енергия, който превръща химичната енергия (входна енергия) в електрическа енергия (изходна енергия) или обратно;
- 52) „превозно средство с горивни елементи“ или „FCV“ означава превозно средство със силово задвижване, което включва единствено горивен(ни) елемент(и) и електрическа(и) машина(и) като преобразуватели на енергия на задвижване;
- 53) „хибридно превозно средство с горивни елементи“ или „FCHV“ означава превозно средство със силово задвижване, работещо с горивни елементи, което включва най-малко една система за съхранение на гориво и най-малко една презаредима система за натрупване на електрическа енергия като системи за натрупване на енергия на задвижване;
- 54) „хибридно превозно средство“ или „HV“ означава превозно средство със силово задвижване, което включва най-малко две различни категории преобразуватели на енергия на задвижване и най-малко две категории системи за натрупване на енергия на задвижване.
- 55) „Хибридно електрическо превозно средство“ или „HEV“ е превозно средство, в на което един от преобразувателите на енергия на задвижване е електрическа машина;
- 56) „хибридно електрическо превозно средство с външно зареждане“ или „OVC-HEV“ означава хибридно електрическо превозно средство, което може да бъде зареждано от външен източник;
- 57) „хибридно електрическо превозно средство без външно зареждане“ или „NOVC-HEV“ означава превозно средство с най-малко два различни преобразувателя на енергия и две различни системи за натрупване на енергия, които се използват за целите на задвижването на превозното средство и не могат да бъдат зареждани от външен източник;
- 58) „технологии за определяне на геозона“ означава технологии, които не позволяват на хибридно превозно средство да се движи с помощта на двигателя с вътрешно горене (т.е. да се активира режим на нулеви емисии), когато се движи в рамките на определена геозона;
- 59) „режим на нулеви емисии“ означава избираем режим, при който хибридното превозно средство се задвижва без използването на двигателя с вътрешно горене;
- 60) „полезна мощност“ означава мощността, получавана на изпитвателен стенд в края на колянвия вал или неговия еквивалент при съответната скорост или обороти на двигателя със спомагателните устройства и която е определена при стандартни атмосферни условия;
- 61) „мощност при колелата“ означава мощността, измерена на колелата на превозното средство и използвана за неговото задвижване;

- 62) „отношение мощност — маса“ означава отношението на номиналната мощност към масата в готовност за движение;
- 63) „номинална мощност“ или „ P_{rated} “ означава максималната полезна мощност на двигателя в kW;
- 64) „маса в готовност за движение“ означава масата на превозното средство с резервоара(ите) за горивото, пълен(ни) най-малко до 90 % от неговата (тяхната) вместимост, включително масата на водача, на горивото и течностите, оборудвано със стандартното оборудване в съответствие със спецификациите на производителя, и когато са монтирани — масата на каросерията, кабината, теглително-прикачното устройство и резервните колела, както и на инструментите;
- 65) „тягова акумулаторна батерия“ означава акумулаторна система, която съхранява енергия с основна цел задвижване на превозното средство;
- 66) „пробег в електрически режим на задвижване“ означава разстоянието, изминато в режим на работа с изчерпване на заряда до изтощаване на тяговата акумулаторна батерия;
- 67) „пробег с нулеви емисии“ означава максималното разстояние, което превозното средство с нулеви емисии може да измине до изтощаване на тяговата акумулаторна батерия или изпразване на резервоара за гориво, което за PEV съответства на пробега в електрически режим на задвижване;
- 68) „дълготрайност“ означава способността на дадена система или устройство, компонент или част от превозното средство да поддържа необходимата си ефективност за определен период от време;
- 69) „дълготрайност на акумулаторната батерия“ означава дълготрайността на тягова акумулаторна батерия, измерена по отношение на нейното състояние на изправност;
- 70) „състояние на изправност“ или „SOH“ означава измереното или оценено състояние на конкретен експлоатационен показател на превозно средство или тягова акумулаторна батерия в определен момент от техния експлоатационен срок, изразено като процент от ефективността, която е била определена при сертифицирането им или когато са били нови;
- 71) „екологичен паспорт на превозно средство“ или „EVP“ означава запис на хартиен и цифров носител, съдържащ информация за екологичните характеристики на превозното средство към момента на регистрацията, включително нивото на пределно допустимите емисии на замърсители, емисиите на CO₂, разхода на гориво, разхода на енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя, дълготрайността на акумулаторната батерия и други свързани стойности;
- 72) „система за предупреждение на водача за превишени емисии“ означава система, проектирана, изработена и монтирана в превозно средство, която предоставя на потребителя информация за превишени емисии и изисква извършването на ремонти;
- 73) „система за предупреждение на водача за ниско ниво на реагента“ означава система, проектирана, изработена и монтирана в превозно средство, която предупреждава потребителя за ниско ниво на реагента за еднократна употреба и изисква използването на реагента;

- 74) „емисии при работа на празен ход“ означава емисии на отработили газове, които се отделят, когато двигателят с вътрешно горене работи, но не е натоварен с цел задвижване на превозното средство;
- 75) „декларация за съответствие“ означава декларация от производителя, че определен тип или група превозни средства, компонент или отделен технически възел е в съответствие с изискванията на настоящия регламент;
- 76) „енергийна ефективност на ремарке“ означава ефективността на ремаркетото по отношение на влиянието му върху емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробег с нулеви емисии, пробег в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя на теглещото моторно превозно средство;
- 77) „зимна гума“ означава гума, чиято шарка, състав или структура на протектора са предназначени основно за получаване на по-добри експлоатационни характеристики при наличие на сняг в сравнение с нормална гума по отношение на способността да осигурява първоначално движение или да поддържа движението на превозното средство;
- 78) „гума за специална употреба“ означава гума, предназначена за смесена употреба както по пътя, така и извън пътя, или за всяка друга специална употреба. Тези гуми са проектирани главно да осигуряват първоначално задвижване и да поддържат движението на превозно средство при извънпътни условия.

Глава II — Задължения на производителите

Член 4

Задължения на производителите по отношение на конструкцията на превозните средства

1. Производителите гарантират, че произвежданите от тях нови превозни средства, които се продават, регистрират или пускат в експлоатация в Съюза, са одобрени за тип в съответствие с настоящия регламент. Производителите гарантират, че изискващите одобрение на типа нови компоненти или отделни технически възли, включително двигатели, тягови акумулаторни батерии, спирачни системи и резервни системи за контрол на замърсяването, които те произвеждат и които се продават или пускат в експлоатация в Съюза, са одобрени в съответствие с настоящия регламент.
2. Производителите проектират, конструират и сглобяват превозните средства така, че да отговарят на изискванията на настоящия регламент, включително спазване на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, и спазване на стойностите, декларирани в сертификата за съответствие и в документацията за одобрение на типа, за целия експлоатационен срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV. Тези превозни средства се обозначават като превозни средства „Евро 7“.
3. При проверяване на съответствието с граничните стойности на емисиите на отработили газове, когато изпитването се извършва при продължително движение, емисиите се разделят с делителя за продължително движение, посочен в приложение III.

Емисиите по време на регенериране на системите за контрол на замърсяването ще бъдат включени като среднопретеглена стойност въз основа на честотата и продължителността на регенерирането.

4. Производителите проектират и конструират компоненти или отделни технически възли, включително двигатели, тягови акумулаторни батерии, спирачни системи и резервни системи за контрол на замърсяването, така че да отговарят на изискванията на настоящия регламент, включително да спазват граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I.
5. Производителите не трябва да проектират, конструират и сглобяват превозни средства с измервателно-коригиращи устройства или стратегии за неефективност.
6. Производителите трябва да проектират, конструират и сглобяват превозни средства от категории M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 и N_3 , които имат:
 - а) системи за бордова диагностика, способни да откриват неправилно функциониращи системи, които водят до превишаване на емисиите, за да се улесни ремонтът;
 - б) системи за бордово следене, способни да откриват емисии над пределно допустимите стойности поради неизправности, влошено функциониране или други ситуации, които увеличават емисиите;
 - в) устройство OBFCM за следене на реалния разход на гориво и консумацията на енергия и други съответни параметри, като полезен товар/маса, които са необходими за определяне на реалната им горивна и енергийна ефективност;
 - г) устройства за следене на изправността на тяговата акумулаторна батерия и системите за емисии;
 - д) системи за предупреждение на водача за превишени емисии;
 - е) системи за предупреждение на водачите за ниско съдържание на реагент;
 - ж) устройства, които предават данни, генерирани от превозното средство, използвани за съответствие с настоящия регламент, и данни от OBFCM за целите на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност и крайпътните технически проверки безжично, както и за целите на комуникацията с инфраструктурата за презареждане и стационарните енергийни системи, способни да поддържат интелигентни и двупосочни функции за зареждане.
7. Производителите проектират, конструират и сглобяват превозните средства от категории M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 и N_3 по такъв начин, че да сведат до минимум уязвимостите, възникващи на всички етапи от експлоатационния им срок, които могат да доведат до манипулиране на следното:
 - а) система за впръскване на гориво и реагент;
 - б) двигател и блокове за управление на двигателя;
 - в) тягови акумулаторни батерии;
 - г) километражен брояч и
 - д) системи за контрол на замърсяването.

8. Производителят предотвратява възможността за използване на уязвимостите, посочени в параграф 7. Когато бъде открита такава уязвимост, производителят трябва да я отстрани чрез актуализация на софтуера или по друг подходящ начин.
9. Производителите трябва да осигурят сигурно предаване на данните, свързани с емисиите и дълготрайността на акумулаторната батерия, като предприемат мерки за киберсигурност в съответствие с Правило № 155 на ООН⁵⁴.
10. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно процедурите, изпитванията и методологиите за проверка на съответствието с изискванията, определени в параграфи 1—9. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 5

Възможности на производителите по отношение на конструкцията и обозначението на превозните средства

1. Производителите могат да обозначат произвежданите от тях превозни средства като „превозни средства Евро 7+“, когато тези превозни средства отговарят на следните изисквания:
 - а) за ICEV и NOVC-HEV чрез деклариране на съответствие с поне 20 % по-ниски гранични стойности на емисиите от определените в приложение I за газообразните замърсители и с един порядък по-ниски гранични стойности на емисиите като брой частици;
 - б) за OVC-HEV чрез деклариране на съответствие с поне 20 % по-ниски гранични стойности на емисиите от посочените в приложение I за газообразните замърсители, с един порядък по-ниски гранични стойности на емисиите като брой частици и дълготрайност на акумулаторната батерия, която е поне с 10 процентни пункта по-висока от изискванията, посочени в приложение II;
 - в) за PEV чрез деклариране на дълготрайност на акумулаторната батерия, която е с поне 10 процентни пункта по-висока от изискванията, посочени в приложение II.
2. Съответствието на тези превозни средства с изискванията по параграф 1 се проверява спрямо декларираните стойности.
3. Производителите могат да обозначат автомобилите като „Евро 7А“, когато тези автомобили са оборудвани с функции за адаптивно регулиране. Използването на функциите за адаптивно регулиране се демонстрира пред органите по одобряването на типа по време на самото одобряване и се проверява по време на експлоатационния срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV.
4. Производителите могат да обозначат превозните средства като „превозно средство Евро 7G“, когато тези превозни средства са оборудвани с двигатели с

⁵⁴ Правило № 155 на ООН — Единни предписания за одобрение на превозни средства по отношение на киберсигурността и системата за управление на киберсигурността (ОВ L 82, 9.3.2021 г., стр. 30).

вътрешно горене с технологии за определяне на геозона. Производителят трябва да монтира на тези превозни средства система за предупреждение на водача, която да информира потребителя, когато тяговите акумулаторни батерии са почти изтощени, и да спира превозното средство, ако не е заредено в рамките на 5 km от първото предупреждение, докато е в режим на нулеви емисии. Прилагането на такива технологии за определяне на геозони може да се проверява по време на експлоатационния срок на превозното средство.

5. Производителите могат да конструират превозни средства, които съчетават две или повече от характеристиките, посочени в параграфи 1, 2 или 3, и да ги обозначават, като използват комбинация от символи и букви, като например превозни средства „Евро 7+А“, „Евро 7+G“, „Евро 7+AG“ или „Евро 7AG“.
6. По искане на производителя за превозни средства N₂ с максимална маса между 3,5 и 4,0 тона, произхождащи от тип превозно средство N₁, органът по одобряването на типа може да издаде одобрение на типа по отношение на емисиите за тип превозно средство N₁. Такива превозни средства се обозначават като „превозно средство Евро 7ext“.
7. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно процедурите, изпитванията и методологиите за проверка на съответствието с изискванията, определени в параграфи 1—6. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 6

Изисквания за дълготрайност на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли

1. Производителите гарантират, че произведените от тях превозни средства, които се продават, регистрират или пускат в експлоатация в Съюза, отговарят на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, когато се движат при нормални условия и при продължително движение, както е посочено в приложение III, за целия експлоатационен срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV, и отговарят на минималните експлоатационни изисквания за акумулаторната батерия, както е посочено в приложение II.
2. Производителите гарантират, че тези превозни средства отговарят на стойностите по отношение на емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия и енергийната ефективност, декларирани съгласно разпоредбите на настоящия регламент, за целия експлоатационен срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV.
3. Производителите гарантират, че монтираните в тези превозни средства устройства OBFCM, OBD и OBM, както и мерките за защита от манипулиране, отговарят на разпоредбите на настоящия регламент, докато превозното средство се използва.
4. Изискванията, посочени в точки 1—3, се прилагат към превозните средства за всички видове горива или енергийни източници, с които те се задвижват. Същите изисквания се прилагат и за всички отделни технически възли и компоненти, предназначени за такива превозни средства.

5. За да се провери съответствието с изискванията, посочени в първа алинея, по време на допълнителния експлоатационен срок на превозното средство, граничните стойности на емисиите на газообразни замърсители, посочени в приложение I, се коригират, като се използват коефициентите за дълготрайност, посочени в таблица 2 от приложение IV.
6. Системите за OBM, инсталирани от производителя в тези превозни средства, трябва да могат да изпълняват всички изброени по-долу функции:
 - а) регистриране на размера и продължителността на всички превишения на емисиите;
 - б) съобщаване на данни за поведението на превозното средство по отношение на емисиите, включително данни от датчици за замърсители и данни за дебита на отработилите газове, чрез порта OBD и безжично, включително за целите на прегледи за проверка на техническата изправност и крайпътни технически проверки^{55, 56};
 - в) задействане на ремонт на превозното средство, когато системата за предупреждение на водача съобщи за значително превишени емисии.
7. Устройствата OBFCM, монтирани от производителя в тези превозни средства, трябва да могат да предават данните за превозното средство, които записват, чрез порта на OBD и безжично.
8. За превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли, които представляват сериозен риск или не отговарят на изискванията, определени в настоящия регламент, производителите незабавно предприемат необходимите коригиращи мерки, включително ремонт или модификация на тези превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, според случая, за да осигурят съответствие с настоящия регламент. Производителите или всеки друг икономически оператор ги изтеглят от пазара или ги изземват, според случая. Производителят незабавно информира за несъответствието органа по одобряването на типа, издал одобрението на типа, като предоставя съответните подробности.
9. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно изискванията, изпитванията, методите и коригиращите мерки, свързани със задълженията, посочени в параграфи 1—8. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

⁵⁵ Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134).

⁵⁶ Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 129).

Член 7

Задължения на производителите относно одобряването на типа по отношение на емисиите

1. За да докаже съответствието с правилата за одобряване на типа по отношение на емисиите по време на самото одобряване производителят извършва изпитванията, посочени в таблици 1, 3, 5 7 и 9 от приложение V. За целите на проверката на съответствието на производството с изискванията на настоящото правило превозните средства, компонентите и отделните технически възли се избират в помещенията на производителя от органа по одобряването на типа или от производителя. Съответствието в експлоатация се проверява за периодите, посочени в таблица 1 от приложение IV.
2. Производителят предоставя на органа по одобряване на типа подписана декларация за съответствие по отношение на изискванията за емисии при реални условия на движение, корекция на температурата на околната среда по отношение на CO₂, OBD, OBM, емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия, непрекъснато или периодично регенериране, защита от манипулиране и изисквания за картера, както е посочено в приложение V. Производителят предоставя на органа по одобряване на типа подписана декларация за съответствие относно използването на устройствата за адаптивно регулиране и опциите за определяне на геозони, когато производителят избере тези опции.
3. Националните органи могат да изпитват типа превозно средство, за да проверят съответствието му по време на проверка на съответствието на производството, съответствието в експлоатация или надзора на пазара, както е посочено в приложение V.
4. Производителите издават екологичен паспорт на превозното средство (EVP) за всяко превозно средство и предоставят този паспорт на купувача на превозното средство заедно с превозното средство, като извличат съответните данни от източници като сертификата за съответствие и документацията за одобрение на типа. Производителят трябва да гарантира, че данните от EVP са налични за показване в електронните системи на превозното средство и могат да се предават от и към борда на превозното средство.
5. Комисията приема актове за изпълнение, с които определя изпитванията и проверките на съответствието, както и процедурите, свързани с одобряването на типа на емисиите, съответствието на производството, съответствието в експлоатация, декларацията за съответствие и екологичния паспорт на превозното средство съгласно параграфи 1—4. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 8

Специални правила за малки производители

1. Що се отнася до емисиите на замърсители, малките производители могат да заменят изпитванията, посочени в таблици 1, 3, 5, 7 и 9 от приложение V, с декларации за съответствие. Съответствието на превозните средства, конструирани и пуснати на пазара от малки производители, може да се изпитва за съответствие в експлоатация и надзор на пазара в съответствие с таблици 2, 4, 6, 8 и 10 от приложение V. Не се изискват изпитвания за съответствие на

производството, посочени в приложение V. Член 4, параграф 4, буква б) не се прилага за малки производители.

2. Производителите на изключително малки количества трябва да спазват граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, при лабораторни изпитвания, основани на случайни цикли на реално движение, за целите на съответствието в експлоатация и надзора на пазара.

Член 9

Специални правила за превозни средства с многоетапно одобряване на типа

1. При многоетапното одобряване на типа производителите на втория или следващите етапи носят отговорност за одобрението на типа по отношение на емисиите, когато те променят някоя част от превозното средство, която според предоставените данни от производителите на предходния етап, може да повлияе на емисиите или на дълготрайността на акумулаторната батерия.
2. Комисията приема актове за изпълнение, с които определя административните изисквания и данните, които трябва да бъдат предоставени от производителите на предходния етап в съответствие с параграф 1, както и процедурите за определяне на емисиите на CO₂ на такива превозни средства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Глава III — Задължения на държавите членки за одобряване на типа по отношение на емисиите и надзор на пазара

Член 10

Одобряване на типа по отношение на емисиите, съответствие на производството, съответствие в експлоатация и надзор на пазара

1. Националните органи по одобряването въвеждат мерки за издаване на одобрения на типа по отношение на емисиите на типове превозни средства, компоненти и отделни технически възли, както и за извършване на изпитвания, проверки и инспекции, за да се провери дали производителите спазват изискванията за съответствие на производството и за съответствие в експлоатация съгласно приложение V.
2. Националните органи за надзор на пазара извършват проверки за надзор на пазара в съответствие с член 8 от Регламент (ЕС) 2018/858 и таблици 2, 4, 6, 8 и 10 от приложение V.
3. Считано от ...*[СП, моля, въведете датата = датата на влизане в сила на настоящия регламент]*, когато производителят поиска това, националните органи по одобряването не могат да отказват издаването на ЕС одобряване на типа или национално одобряване на типа по отношение на емисиите за нов тип превозно средство или двигател, нито да забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на ново превозно средство, което е в съответствие с настоящия регламент.
4. Считано от 1 юли 2025 г., в случай на нови превозни средства от категории M₁, N₁, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на регистрацията и на основания, свързани с емисиите на CO₂ и замърсители,

разхода на гориво и консумацията на енергия или дълготрайността на акумулаторната батерия, забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива превозни средства.

5. Считано от 1 юли 2027 г., в случай на нови превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃ и нови ремаркета от категории O₃, O₄, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на регистрацията и на основания, свързани с емисиите на CO₂ и замърсители, разхода на гориво и консумацията на енергия, енергийната ефективност или дълготрайността на акумулаторната батерия, забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива превозни средства.
6. Считано от 1 юли 2030 г., в случай на нови превозни средства от категории M₁, N₁, произведени от малки производители, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на регистрацията и на основания, свързани с емисиите на CO₂ и замърсители, разхода на гориво и консумацията на енергия, енергийната ефективност или дълготрайността на акумулаторната батерия, забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива превозни средства.
7. Считано от 1 юли 2031 г., в случай на нови превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃, конструирани от малки производители, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на регистрацията и на основания, свързани с емисиите на CO₂ и замърсители, разхода на гориво и консумацията на енергия, енергийната ефективност или дълготрайността на акумулаторната батерия, забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива превозни средства.
8. Комисията приема актове за изпълнение, с които определя административните и техническите елементи, необходими за извършване на изпитвания, проверки и инспекции с цел проверка на съответствието с параграф 1, както и техническите елементи, необходими за проверките за надзор на пазара съгласно параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 11

Специфични задължения на държавите членки относно одобряването на типа по отношение на емисиите от системи, компоненти и отделни технически възли

1. Считано от 1 юли 2025 г., продажбата или монтирането на система, компонент или отделен технически възел, предназначени за монтиране на превозно средство от категория M₁, N₁, одобрено съгласно настоящия регламент, се забранява, ако системата, компонентът или отделният технически възел не са от тип, одобрен в съответствие с настоящия регламент.
2. Считано от 1 юли 2027 г., продажбата или монтирането на система, компонент или отделен технически възел, предназначени за монтиране на превозно средство категория M₂, M₃, N₂, N₃, одобрено съгласно настоящия регламент, се забранява, ако типът система, компонент или отделен технически възел не е одобрен в съответствие с настоящия регламент.

3. Националните органи по одобряването могат да продължат да издават разширения на ЕС одобрения на типа по отношение на емисиите на резервни системи за контрол на замърсяването, издадени преди прилагането на настоящия регламент, при условията, които са били приложими към момента на първоначалното одобрение на типа по отношение на емисиите. Националните органи забраняват продажбата или монтирането в превозно средство на такива резервни системи за контрол на замърсяването, освен ако техният тип не е одобрен.

Член 12

Правилно функциониране на системи, използващи реагент за еднократна употреба и системи за контрол на замърсяването

1. Икономическите оператори и независимите оператори не трябва да извършват манипулиране на превозното средство и неговите системи.
2. По време на проверките за съответствие в експлоатация или надзор на пазара националните органи проверяват дали производителите на превозни средства са монтирали правилно системите за предупреждение на водача за превишени емисии, системите за предупреждение на водача за ниско съдържание на реагент и дали превозните средства могат да бъдат манипулирани.

Глава IV

Ролята на Комисията и на трети страни за съответствие в експлоатация и надзор на пазара

Член 13

Прилагане на изискванията за изпитване от Комисията и трети страни

1. Комисията или трети страни, в съответствие с член 9 и член 13, параграф 10 от Регламент (ЕС) 2018/858, могат да извършват проверки на съответствието в експлоатация и надзор на пазара, посочени в таблици 2, 4, 6, 8 и 10 от приложение V, за да проверят съответствието на превозните средства, компонентите и отделните технически възли с настоящия регламент.
2. Производителите предоставят данните, необходими за извършването на такива проверки, на Комисията и на трети страни в съответствие с член 9, параграф 5 и член 13, параграф 10 от Регламент (ЕС) 2018/858.

Глава V

Изпитвания и декларации

Член 14

Процедури и изпитвания

1. Процедурите за одобряване на типа по отношение на емисиите включват изпитвания и проверки, както и прилагане на всички административни процедури и изисквания за документация, както е посочено в приложение V. За

изискванията, посочени в приложение V, когато е приложимо, производителят предоставя декларация за съответствие на органа по одобряване на типа.

2. Изпитванията за доказване на съответствието с изискванията на член 4 се прилагат от производителите и националните органи, както е посочено в приложение V. Изпитванията за доказване на съответствието с изискванията на член 4 могат да се прилагат и от Комисията и трети страни, както е посочено в приложение V.
3. Комисията приема актове за изпълнение за всички етапи на одобряване на типа по отношение на емисиите, включително съответствието на производството, съответствието в експлоатация и надзора на пазара, като разглежда процедурите и изпитванията за одобряване на типа по отношение на емисиите, методиките за изпитване, административните разпоредби, изменението и разширяването на одобренията на типа по отношение на емисиите, достъпа до данни, изискванията за документация и образците за всичко изброено:
 - а) типове превозни средства M₁, N₁;
 - б) типове превозни средства M₂, M₃, N₂, N₃;
 - в) двигатели, използвани в типове превозни средства M₂, M₃, N₂, N₃;
 - г) OBM/OBD системи;
 - д) системи за защита от манипулиране, системи за сигурност и киберсигурност;
 - е) видове системи за контрол на замърсяването и техните части;
 - ж) видове спирачни системи и техните резервни части;
 - з) видове гуми по отношение на износването на гумите;
 - и) други видове компоненти и техните резервни части;
 - й) определяне на емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя за превозни средства от категории M₁, N₁, разпоредби за OBFCM;
 - к) определяне на емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробега с нулеви емисии, пробега в електрически режим на задвижване и определяне на мощността на двигателя за превозни средства M₂, M₃, N₂, N₃, енергийната ефективност на ремаркета O₃, O₄, разпоредби за OBFCM.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение за всички етапи на одобряването на типа по отношение на емисиите, включително съответствието в експлоатация, съответствието на производството и надзора на пазара, с цел да се определи следното:
 - а) методите за измерване на емисиите от отработили газове в лаборатория и на пътя, включително случайни и най-неблагоприятни цикли на изпитване RDE, използването на преносими системи за измерване на емисиите за проверка на емисиите при реални условия на движение и емисиите при работа на празен ход;
 - б) методите за определяне на емисиите на CO₂, разхода на гориво и консумацията на енергия, пробега с нулеви емисии, пробега в

електрически режим на задвижване и мощността на двигателя на моторно превозно средство;

- в) методите, изискванията и техническите спецификации на индикаторите за смяна на предавката;
- г) методите за определяне на енергийната ефективност на ремаркета O₃, O₄;
- д) методите за измерване на емисиите на картерни газове;
- е) методите за измерване на емисиите от изпаряване;
- ж) методите за измерване на емисиите на частици от спирачната система, включително методите за HDV, емисиите на частици от спирачната система при реално движение и рекуперативно спиране;
- з) методите за измерване на износването на гумите, за да се следи степента на износване на гумите;
- и) методите за оценяване на съответствието с минималните експлоатационни изисквания за дълготрайност на акумулаторната батерия;
- й) устройството OBFCM, системите OBD и OBM, включително прагове на съответствие, експлоатационните изисквания и изпитванията, методите за осигуряване на работата на датчиците и безжичното предаване на данните, записани от тези устройства и системи;
- к) характеристиките и работата на системите за предупреждение на водача и методите за стимулиране и метода за оценка на правилното им функциониране;
- л) методите за оценка на правилното функциониране, ефективността, регенерацията и дълготрайността на оригиналните и заместващите системи за контрол на замърсяването;
- м) методите за осигуряване и оценка на мерките за сигурност, посочени в член 4, параграф 5, включително методологията за анализ на уязвимостта и защитата от манипулиране;
- н) критериите за одобряване на типа по отношение на емисиите и прилагането на специални правила за малките производители и производителите на изключително малки количества, посочени в член 8;
- о) методите за оценка на правилното функциониране на типовете превозни средства, одобрени съгласно обозначенията в член 5;
- п) проверки за съответствие с разпоредбите на член 9, параграф 1 и процедури за изпитване на превозни средства при многоетапно одобряване на типа;
- р) изисквания за работата на изпитвателното оборудване;
- с) спецификации на еталонните горива за изпитване;
- т) методи за установяване на липсата на измервателно-коригиращи устройства и стратегии за неефективност;
- у) методи за измерване на износването на гумите;
- ф) формат и методи за безжично предаване на данни за EVP;

- х) административни изисквания и документация за одобрение на типа по отношение на емисиите;
- ц) задължения за докладване, когато е уместно.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 15

Адаптиране към техническия прогрес

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, за да вземе предвид техническия прогрес и да измени следното:
 - а) Приложение III, по отношение на условията за изпитване на превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃, въз основа на данните, събрани при изпитването на превозни средства Евро 7;
 - б) Приложение III, по отношение на условията на изпитване, въз основа на данни, събрани при изпитване на спирачни системи или гуми Евро 7;
 - в) Приложение V по отношение на прилагането на изискванията за изпитване и декларации, основани на техническия прогрес;
 - г) Член 5 чрез въвеждане на опции и обозначения, основани на иновативни технологии за производителите.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, за да вземе предвид техническия прогрес чрез:
 - а) определяне на гранични стойности на емисиите на спирачни частици в приложение I, като се прави позоваване на работата, извършена в рамките на Световния форум на ООН за хармонизиране на правилата за превозните средства (WP29);
 - б) определяне на гранични стойности за износване на видове гуми в приложение I, като се прави позоваване на работата, извършена в рамките на Световния форум на ООН за хармонизиране на правилата за превозните средства (WP29);
 - в) определяне на минималните експлоатационни изисквания за акумулаторните батерии, посочени в приложение II, като се позовава на работата, извършена в рамките на Световния форум на ООН за хармонизиране на правилата за превозните средства (WP29);
 - г) определяне на коефициенти за дълготрайност в приложение IV въз основа на данните, събрани при изпитването на превозни средства Евро 7 M₂, M₃, N₂, N₃, и на доклад за дълготрайността на тежки превозни средства, представен на Европейския парламент и на Съвета;
 - д) установяване на определения и специални правила за малки производители за категориите превозни средства M₂, M₃, N₂, N₃ съгласно член 3 и член 8 от настоящия регламент.

Глава VI — Общи разпоредби

Член 16

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 15, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от *[СП, моля, въведете датата = датата на влизане в сила на настоящия регламент]*. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния период. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 15, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 15, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 17

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Техническият комитет по моторните превозни средства. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 18
Докладване

1. Държавите членки информират Комисията за прилагането на настоящия регламент до 1 септември 2030 г.
2. Въз основа на информацията, предоставена в съответствие с параграф 1, Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценка на прилагането на настоящия регламент до 1 септември 2031 г.

Глава VI — Заключителни разпоредби

Член 19
Отмяна на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009

Регламент (ЕО) № 715/2007 се отменя считано от 1 юли 2025 г.

Регламент (ЕО) № 595/2009 се отменя считано от 1 юли 2027 г.

Позоваванията на регламенти (ЕО) № 715/2007 и 595/2009 се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VI към настоящия регламент.

Член 20
Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 1 юли 2025 г. за превозни средства и компоненти от категории M₁, N₁ и отделни технически възли за тези превозни средства и от 1 юли 2027 г. за превозни средства и компоненти от категории M₂, M₃, N₂, N₃ и отделни технически възли за тези превозни средства и за ремаркета от категории O₃, O₄.

Той се прилага от 1 юли 2030 г. за превозни средства от категории M₁, N₁, произведени от малки производители.

Независимо от параграф 2, член 11, параграф 3 се прилага от влизането в сила на настоящия регламент.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

1.2. Съответна(и) област(и) на политиката

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

1.4. Цел/Цели

1.4.1. Обща цел/общи цели

1.4.2. Специфична цел/специфични цели

1.4.3. Очаквани резултати и въздействие

1.4.4. Показатели за изпълнението

1.5. Основания за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

1.7. Планирани методи на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването на рисковете

2.2.3. Оценка и обосновка на рентабилността на контрола и оценка на очакваните нива на риск от грешки

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

3.2.5. Финансов принос от трети страни

3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009

1.2. Съответна(и) област(и) на политиката

Област на политиката: Вътрешен пазар на стоки

Действия по климата: Природни ресурси и околна среда

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

☒ **ново действие**

☐ **ново действие след пилотен проект/подготвително действие⁵⁷**

☐ **продължаване на съществуващо действие**

☐ **сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие**

1.4. Цел/Цели

1.4.1. Обща цел/общи цели

Предложението има за цел да допринесе за постигането на общата цел, която е в две направления: 1) гарантиране на правилното функциониране на единния пазар чрез определяне на по-подходящи, икономически ефективни и съобразени с бъдещето правила за емисиите от превозни средства; и 2) гарантиране на високо равнище на опазване на околната среда и здравето в ЕС чрез по-нататъшно намаляване на емисиите на замърсители на въздуха от автомобилния транспорт и достигане до нулево замърсяване, както се изисква в плана за действие за нулево замърсяване, като всичко това трябва да се постигне възможно най-бързо.

1.4.2. Специфична цел/специфични цели

Специфична цел № 1: намаляване на сложността на действащите стандарти за емисии Евро с цел ограничаване на административните разходи и улесняване на ефективното им прилагане;

Специфична цел № 2: осигуряване на актуални пределни стойности за всички съответни замърсители на въздуха;

Специфична цел № 3: подобряване на контрола на емисиите при реални условия.

⁵⁷

Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

1.4.3. Очаквани резултати и въздействие

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Предложението е поставено в рамките на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета 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 и има за цел хармонизирането на техническите изисквания по отношение на емисиите. От тази гледна точка то е от основно значение за правилното функциониране на единния пазар.

Предложението ще гарантира, че емисиите на замърсители от леките и тежките превозни средства ще бъдат подобрени и ще донесе ползи за потребителите по отношение на качеството на въздуха, като по този начин ще допринесе за намаляване на вредите за здравето и околната среда. Освен това то ще засили технологичното позициониране и конкурентоспособността на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост на ЕС. Допълнителни съпътстващи ползи са повишеното доверие на потребителите в добрите екологични показатели на техните превозни средства. Може да се очаква и положително въздействие върху повишаването на квалификацията и преквалификацията на работната сила, тъй като се развиват и все повече се използват ориентираните към бъдещето чисти технологии.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Посочете показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Набелязани бяха следните показатели:

1. брой на одобренията на типа по отношение на емисиите съгласно Евро 7 за всеки тип превозно средство;
2. разходи по време на етапа на изпълнение и административни разходи за одобряване на типа по отношение на емисиите;
3. доказателство за подобрен контрол на емисиите при всички условия на употреба за всички регулирани замърсители;
4. разходи за правоприлагане, включително разходи за нарушения и санкции в случай на неспазване и разходи за следене;
5. развитие на емисиите по време на експлоатационния срок на превозните средства, доказано чрез подходящи кампании за изпитване и непрекъснато следене на емисиите;
6. годишен брой регистрирани превозни средства и дял на технологиите за силово задвижване по пътищата на ЕС, докладвани от държавите членки на Европейската обсерватория за алтернативни горива;
7. годишно развитие на въздействието на замърсяването на въздуха върху здравето (т.е. преждевременни смъртни случаи, свързани с излагане на определени замърсители), както е включено в годишния доклад на ЕАОС за качеството на въздуха в Европа;
8. годишен дял на автомобилния транспорт в емисиите на определени замърсители, докладвани от държавите членки на ЕАОС в рамките на Директивата за намаляване на националните емисии;

9. годишен брой на получените от държавите членки уведомления за пречки пред вътрешната търговия в ЕС по отношение на леки автомобили, микробуси, камиони, автобуси, причинени от технически предписания, наложени от национални, регионални или местни органи (т.е. забрани от всякакъв вид) в рамките на процедурата за уведомяване съгласно Директива (ЕС) 2015/153.

1.5. Основания за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Всички нови превозни средства, двигатели или резервни части от категориите M1 и N1, които ще бъдат пуснати на пазара на ЕС, следва да бъдат одобрени съгласно настоящия регламент, считано от 1 юли 2025 г., с изключение на превозните средства от категориите M2, M3, N2 и N3, за които датата на прилагане ще бъде 1 юли 2027 г. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на Съюза и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Основания за действие на европейско равнище (ex-ante)

Необходимо е да се обърне внимание на емисиите на замърсители и качеството на въздуха, за да се гарантира правилното функциониране на единния пазар.

В действителност качеството на въздуха и емисиите на замърсители представляват трансграничен проблем, който не може да бъде решен само с национални или местни действия. Координацията за намаляването на емисиите и подобряването на показателите за емисиите трябва да се извършва на европейско равнище, а действията на ЕС са оправдани от гледна точка на субсидиарността. Инициативите на национално, регионално и местно равнище могат да създадат полезни взаимодействия, но сами по себе си те няма да бъдат достатъчни. Без координирани действия на равнище ЕС чрез по-строги стандарти за емисиите на замърсители съществува риск от фрагментиране на пазара поради разнообразието на националните схеми, които имат различни по своята амбиция цели и проектни параметри.

Очаквана генерирана добавена стойност от ЕС (ex-post)

Самостоятелно отделните държави членки също така биха представлявали твърде малък пазар, за да постигнат същото равнище на резултати, поради което е необходим общоевропейски подход, който да стимулира промените на равнище промишленост и да доведе до икономии от мащаба.

1.5.2. Изводи от подобен опит в миналото

Предложението се основава на съществуващото законодателство, което през последните десетилетия осигури в Съюза непрекъснато намаляване на емисиите на замърсители и подобряване на показателите на превозните средства и двигателите по отношение на емисиите.

1.5.3. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти

Настоящото предложение е съвместимо с целите на инструмента за възстановяване Next Generation EU и на многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г., като чрез него ще се съдейства за осъществяването на двойния екологичен и цифров преход, към който Европа се стреми. Комбинацията от тези рамки ще помогне за преодоляване на икономическата криза и ще ускори прехода към чиста и устойчива икономика, свързвайки по-строгите изисквания за околната среда и качеството на въздуха с икономическия растеж.

1.5.4. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Необходимите човешки ресурси ще бъдат осигурени от служители на генералните дирекции, които са определени за изпълнение на дейността (т.е. ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ с подкрепата на ГД „Действия по климата“) и/или са прехвърлени в рамките на генералните дирекции. Ако са необходими допълнителни средства, те могат да бъдат отпуснати на съответните генерални дирекции в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и с оглед на бюджетните ограничения.

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

☐ **ограничена продължителност**

- ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за плащания.

☒ **неограничена продължителност**

- Изпълнение с период на започване на дейност от 2025 г.,
- последвано от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планиран(и) метод(и) на управление⁵⁸

☒ **Пряко управление от Комисията**

- ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
- ☐ от изпълнителните агенции.

☐ **Споделено управление с държавите членки**

☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

- ☐ трети държави или на органите, определени от тях;
- ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
- ☐ публичноправни органи;
- ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- *Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.*

Забележки

Комисията възнамерява да осигури изпълнението на съответните мерки чрез централизирано пряко управление посредством собствените си служби, по-специално чрез Съвместния изследователски център за техническа и научна подкрепа, необходима за разработването на регламенти за изпълнение и извършването на надзор на пазара,

⁵⁸

Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

както вече е предвидено в Регламент (ЕС) 2018/858. Частта относно надзора на пазара вече е уредена чрез подходящи административни разпоредби, предвидени и отчетени в Регламент (ЕС) 2018/858, докато за работата по регламентите за прилагане е предвидена отделна административна уредба.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Посочете честотата и условията.

С цел следене на ефективността на предложените по-строги изисквания за намаляване на емисиите, е нужно мащабно събиране на данни от различни възможни източници, включително от държавите членки, производителите на автомобили и националните органи по одобряване на типа.

Техническият комитет по моторни превозни средства (TCMV) и форумът, създаден съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, ще бъдат платформите за редовно обсъждане на въпроси, свързани с въвеждането на Евро 7.

Държавите членки ще трябва да докладват на Комисията за санкциите, които са приложили в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858.

В срок до 2030 г. държавите членки информират Комисията за прилагането на процедурите за одобряване на типа, определени в настоящия регламент. Въз основа на тази информация Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за изпълнението на новия регламент.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Предложението се изпълнява в рамките на програмите „Единен пазар“ и „Действия в областта на климата“.

В тези програми се включват начинът на управление, механизмите за финансиране, начините на плащане и стратегията за контрол.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването на рисковете*

Настоящото предложение се изпълнява в рамките на програмите „Единен пазар“ и „Действия в областта на климата“. Контролът/рисковете и мерките за смекчаване са обхванати от съществуващата рамка за вътрешен контрол.

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на контрола (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Настоящата инициатива няма да породи нови съществени рискове/контрол, които не са обхванати от съществуващата рамка за вътрешен контрол. Не се предвиждат специфични мерки, различни от прилагането на Финансовия регламент.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Посочете съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

В допълнение към прилагането на Финансовия регламент с цел предотвратяване на измами и нередности, предвидените в настоящото предложение засилени изисквания за стандарти за емисии ще бъдат

придружени от засилено следене на емисиите през целия експлоатационен срок на превозното средство.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансов принос			
	Номер Функция 1	Многогод./едногод ⁵⁹ .	от държави от ЕАСТ ⁶⁰	от държави кандидатки ⁶¹	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
1	[03 02 01 01] Програма „Единен пазар“ — функциониране и развитие на вътрешния пазар на стоки и услуги	Многого д.	ДА	НЕ	НЕ	НЕ
3	[09 02 03] Природни ресурси и околна среда	Многого д.	ДА	НЕ	НЕ	НЕ

⁵⁹ Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

⁶⁰ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁶¹ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер	1.
---	-------	----

ГД: „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“			Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	ОБЩО за 2022— 2025 г.	Следващи години
○ Бюджетни кредити за оперативни разходи								
Бюджетен ред 03.020101 ⁶²	Поети задължения	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Плащания	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Бюджетен ред	Поети задължения	(1b)						
	Плащания	(2b)						
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ⁶³								
Бюджетен ред		(3)						
ОБЩО бюджетни кредити	Поети	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300

⁶² Според официалната бюджетна номенклатура.

⁶³ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“	задължения							
	Плащания	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Плащания	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)						
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Плащания	=5+ 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	(4)						
	Плащания	(5)						
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми (всички оперативни функции)		(6)						
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—6 от многогодишната финансова рамка (Референтна сума)	Поети задължения	=4+ 6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Плащания	=5+ 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение V към вътрешните правила), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	ОБЩО
ГД: „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“						
○ Човешки ресурси		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Други административни разходи		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
ОБЩО ГД „ВЪТРЕШЕН ПАЗАР, ПРОМИШЛЕНОСТ, ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО И МСП“	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Плащания	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения, в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година 2022		Година 2023		Година 2024		Година 2025		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Тип ⁶⁴	Сре ден разх од	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Общ брой	Общо разходи
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 1...																		
— Резултат																		
Междинен сбор за специфична цел № 1																		
ОБЩО																		

⁶⁴ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани студентски обмени, брой километри построени пътища и т.н.).

3.2.3. *Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:
- млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	----------------	----------------	----------------	----------------	---	------

—

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Други административни разходи	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Извън ФУНКЦИЯ 7⁶⁵ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

⁶⁵

Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

ОБЩО	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
-------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.1. Прогнозни потребности от човешки ресурси на ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ и ГД „Действия по климата“

- ☐ Предложението/инициативата не изисква използването на човешки ресурси.
- ☒ Предложението/инициативата изисква използването на човешки ресурси, както е обяснено по-долу:

	Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	Следващи години		
О Должности в щатното разписание (должностни лица и срочно наети служители)							
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (Делегации)							
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)							
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
О Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ВП) ⁶⁶							
20 02 01 (АС, END, INT от общия финансов пакет)							
ОБЩО	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Должностни лица и срочно наети служители	Договаряне на регламент, разработване на делегирани актове и актове за изпълнение, организация и контрол на надзора на пазара за емисии, преглед и актуализация в съответствие с техническото развитие
Външен персонал	Извършване на анализ и осигуряване на подкрепа и технически принос за организирането и контрола на надзора на пазара на емисии, преглед и актуализация в съответствие с техническото развитие.

⁶⁶ АС = договорно нает персонал; AL = местен персонал; END = командирован национален експерт; INT = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; JPD = младши експерт в делегациите.

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Съответното финансиране вече е предвидено за 2022 г. и ще бъде включено в планираната сума, отпусната и за 2023 г. Необходимо е вътрешно пренасочване на персонала от съответните задачи, свързани с регламентите за Евро 6/VI.

- ☐ налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми, както и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- ☐ налага преразглеждане на МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☐ предвижда съфинансиране от трети страни, което е изчислено по-долу:

Бюджетни кредити в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово въздействие:
 - ☐ от собствени ресурси
 - ☐ върху други приходи
 - Моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове ☐

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Въздействие на предложението/инициативата ⁶⁷						
			Година 2022	Година 2023	Година 2024	Година 2025	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Статия									

⁶⁷ Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.

ПРИЛОЖЕНИЕ

към ЗАКОНОДАТЕЛНАТА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

Наименование на предложението/инициативата:

Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от моторни превозни средства (Евро 7) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009

- 3. БРОЙ и РАЗХОДИ за НЕОБХОДИМИТЕ ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ
- 4. ДРУГИ АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ
- 5. ОБЩО АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ
- 6. МЕТОДИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ОЦЕНКА НА РАЗХОДИТЕ
 - 6.1. Човешки ресурси
 - 6.2. Други административни разходи

7. Разходи за човешки ресурси, считани за необходими за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ и ГД „Действия по климата“

☐ Предложението/инициативата не изисква използването на човешки ресурси

☒ Предложението/инициативата изисква използването на човешки ресурси, както е обяснено по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		ОБЩО	
		ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити
○ Длъжности по щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)																	
20 01 02 01 — Централа представителства на Комисията	и AD (административен персонал)	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11с	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST (асистенти)																
20 01 02 03 — Делегации Съюза	на AD (административен персонал)																
	AST (асистенти)																
○ Външен персонал ⁶⁸																	
20 02 01 20 02 02 — външен персонал — центра представителства	и AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	и INT																

⁶⁸ AC = договорно нает персонал; AL = местен персонал; END = командирован национален експерт; INT= персонал на агенцията; JPD = младши експерти в делегациите.

20 02 03 — външен персонал — делегации Съюза	на	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
Други свързани с ЧР бюджетни редове (да се посочат)																		
Междинен сбор ЧР — ФУНКЦИЯ 7			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		ОБЩО	
		ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити
О Должности по щатното разписание (должностни лица и срочно наети служители)																	
01 01 01 01 Непреки научни изследвания ⁶⁹	AD (административен персонал)																
	AST (асистенти)																

⁶⁹ Моля, изберете съответния бюджетен ред или посочете друг, ако е необходимо; в случай че става въпрос за повече бюджетни редове, персоналят следва да бъде диференциран по всеки съответен бюджетен ред.

Други (моля, посочете)																		
О Външен персонал ⁷⁰																		
Външен персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).	— в централата	AC																
		END																
		INT																
	— в делегациите на Съюза	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
	01 01 01 02 Непреки научни изследвания		AC															
01 01 01 12 Преки научни изследвания		END																
Друго (моля, пояснете) ⁷¹ :		INT																
Други свързани с ЧР бюджетни редове (да се посочат)																		
Междинен сбор ЧР — извън ФУНКЦИЯ 7																		

⁷⁰ AC = договорно нает персонал; AL = местен персонал; END = командирован национален експерт; INT= персонал на агенцията; JPD = младши експерти в делегациите.

⁷¹ Моля, изберете съответния бюджетен ред или посочете друг, ако е необходимо; в случай че става въпрос за повече бюджетни редове, персоналят следва да бъде диференциран по всеки съответен бюджетен ред.

Общо ЧР (всички функции от МФР)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218
---------------------------------	--	------	-------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------	-----	-------	-----	-------	----	--------

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

8. Други административни разходи за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ и ГД „Действия по климата“

- ☐ Предложението/инициативата не изисква използването на бюджетни кредити за административни разходи
- ☒ Предложението/инициативата изисква използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Общо
В централата или на територията на ЕС:								
20 02 06 01 — Разходи за командировки и представителни разходи	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 — Разходи за конференции и срещи								
20 02 06 03 — Комитети ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 — Проучвания и консултации								
20 04 — Разходи за ИТ (корпоративни) ⁷³								
Други несвързани с ЧР бюджетни редове (да се посочи, където е необходимо)								
В делегациите на Съюза								
20 02 07 01 — Разходи за командировки,								

⁷² Посочва се видът на комитета и групата, към която той принадлежи.

⁷³ Изисква се становището на екипа за ИТ инвестиции на ГД „Информатика“ (вж. Насоките относно финансирането на ИТ, C(2020)6126 final от 10.9.2020 г., стр. 7).

конференции и представителни цели								
20 02 07 02 — Допълнително обучение на персонала								
20 03 05 — Инфраструктура и логистика								
Други несвързани с ЧР бюджетни редове (да се посочи, където е необходимо)								
Междинен сбор Други — ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Общо
Разходи за техническа и административна помощ (които не включват външен персонал) от бюджетни кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“):								
— в централата								
— в делегациите на Съюза								
Други разходи за управление за научни изследвания								
Разходи по политиката за информационни технологии за оперативни програми ⁷⁴								
Корпоративни ИТ разходи за оперативни програми ⁷⁵								

⁷⁴ Изисква се становището на екипа за ИТ инвестиции на ГД „Информатика“ (вж. Насоките относно финансирането на ИТ, C(2020)6126 final от 10.9.2020 г., стр. 7).

Други несвързани с ЧР бюджетни редове (да се посочи, където е необходимо)								
Междинен сбор Други — Извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Общо Други административни разходи (всички функции от МФР)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁵ Тази позиция включва местни административни системи и вноски за съфинансирането на корпоративни информационни системи (вж. Насоките относно финансирането на ИТ, С(2020)6126 final от 10.9.2020 г.).

9. Общи административни разходи за ГД „Земеделие и развитие на селските райони“ и ГД „Клима“ (всички функции на МФР)

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Резюме	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Общо
Функция 7 — Човешки ресурси	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Функция 7 — Други административни разходи	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Междинен сбор Функция 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Извън функция 7 — Човешки ресурси								
Извън функция 7 — Други административни разходи								
Междинен сбор Други функции								
ОБЩО ФУНКЦИЯ 7 и Извън ФУНКЦИЯ 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Необходимите бюджетни кредити за административни разходи ще бъдат покрити от бюджетните кредити, които вече са разпределени за управлението на действието и/или които са преразпределени, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства, и като се имат предвид съществуващите бюджетни ограничения.

10. Методи за изчисляване, използвани за оценка на разходите

10.1. Човешки ресурси

В тази част се определя методът за изчисляване на считаните за необходими човешки ресурси (предположения за работно натоварване, включително специфични длъжностни характеристики (работни профили в Sysper 2), категории служители и съответните средни разходи)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка
<u>Забележка:</u> Средните разходи за всяка категория служители в централата са достъпни на уебсайта BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
☐ Длъжностни лица и срочно наети служители 10,5 ЕПРВ през 2022 г. за изготвяне на делегирани актове и актове за изпълнение, организация и надзор на надзора на пазара на емисии, преглед, докладване и актуализация 12 ЕПРВ през 2023 г. за изготвяне на делегирани актове и актове за изпълнение, организация и надзор на надзора на пазара на емисии, преглед, докладване и актуализация 11 ЕПРВ през 2024—2025 г. за изготвяне на делегирани актове и актове за изпълнение, организация и надзор на надзора на пазара на емисии, преглед, докладване и актуализация 6,5 ЕПРВ през 2026—2028 г. за изготвяне на делегирани актове и актове за изпълнение, организация и надзор на надзора на пазара на емисии, преглед, докладване и актуализация
☐ Външен персонал 1 ЕПРВ през 2022—2023 г. за изготвяне на делегирани актове и актове за изпълнение, организация и надзор на надзора на пазара на емисии, преглед, докладване и актуализация

Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка

☐ Само длъжности, финансирани от бюджета за научни изследвания

☐ Външен персонал

10.2. Други административни разходи

*Опишете подробно метода за изчисляване, използван за всеки бюджетен ред,
и по-специално заложените предположения (например брой заседания на година, средни разходи и др.)*

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка

Около 12 мисии в държавите членки през 2022—2028 г.

Около 3 заседателни дни годишно за периода 2022—2024 г. (заседания на TCMV и форума)

Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка