



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 17 февруари 2023 г.
(OR. en)

6539/23

Междуинституционално досие:
2023/0042(COD)

CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа MARTINE DEPREZ, директор

Дата на получаване: 15 февруари 2023 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: COM(2023) 88 final

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И
НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно
определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови
тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията
за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 88 final.

Приложение: COM(2023) 88 final



Страсбург, 14.2.2023 г.
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Като един от ключовите елементи на [Европейския зелен пакт](#), в който се определя ангажиментът на Комисията за справяне с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда, [Европейският законодателен акт за климата](#) включва в законодателството ангажимента на ЕС за постигане на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г. и повишаването на междинната амбиция чрез определяне на цел за намаляване на нетните емисии с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с емисиите през 1990 г. Това е в съответствие с ангажимента на ЕС за глобални действия в областта на климата съгласно Парижкото споразумение. Кризата, свързана с нахлуването на Русия в Украйна, прави още по-убедителен аргумента за намаляване на зависимостта на ЕС от изкопаеми горива, както се подчертава в плана [REPowerEU](#), в който се определят действия за пестене на енергия, диверсифициране на доставките, замяна на изкопаемите горива и извършване на интелигентни инвестиции и реформи във всички икономически сектори.

По-специално автомобилният транспорт е причина за една пета от общите емисии на парникови газове в ЕС и неговите емисии показват тенденция към нарастване. Необходимостта от преминаване към [мобилност с нулеви емисии](#) става още по-силна и по-ясна с оглед на възможно най-бързото намаляване на енергийната зависимост на ЕС, като се има предвид, че на автомобилния транспорт се дължи и една трета от цялото крайно енергопотребление в ЕС. Във връзка с това в плана REPowerEU се подчертава необходимостта от увеличаване на икономииите на енергия и на ефективността в транспортния сектор и от ускоряване на прехода към превозни средства с нулеви емисии, съчетаващи електрификация и водород от неизкопаеми енергоизточници, които да замени изкопаемите горива.

За да постигне тези по-високи цели в областта на климата, през юли 2021 г. Комисията прие всеобхватен [пакет от съгласувани предложения за политики](#) като част от пакета [„Подготвени за цел 55“](#).

. На транспорта се дължат също и повече от две трети от всички емисии на NO_x, като той е източник и на значителен дял (около 10 % или повече) от общите емисии на други замърсители. По-специално автомобилният транспорт продължава да представлява значителна част от емисиите на всички основни замърсители на въздуха (с изключение на SO_x).

Без допълнителни мерки този сектор няма да даде достатъчен принос за постигане на целите в областта на климата и нулевото замърсяване за 2030 г. и 2050 г. и за намаляване на енергийната зависимост на ЕС. Сценариите на политиката, които са в основата на Плана във връзка с целта в областта на климата и пакета „Подготвени за цел 55“, показват, че ще бъде необходима по-голяма амбиция за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС, а също и политики за подобряване на системите за товарен транспорт, включително преминаване към други видове транспорт.

На сектора на тежкотоварните превозни средства (ТПС) се дължат повече от една четвърт от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт в ЕС и над 6 % от общите емисии на парникови газове в ЕС. През 2019 г. емисиите на парникови газове от ТПС са били съответно с 44 % и 37 % по-високи от емисиите от общия въздушен и морски транспорт

Като цяло автомобилната промишленост е от ключово значение за икономиката на ЕС и на нея се падат над 7 % от БВП на ЕС. Тя осигурява работни места — пряко или косвено, в областта на производството, продажбите, поддръжката, строителството, транспорта и транспортните услуги — за 14,6 милиона европейци. ЕС е сред най-големите производители на моторни превозни средства в света и е технологичен лидер в този отрасъл. Инвестициите на ЕС в научноизследователска и развойна дейност възлизат на 60,9 милиарда евро годишно. Значението на сектора на тежкотоварните превозни средства в автомобилната промишленост е значително, а в ЕС има много големи производствени обекти за тежкотоварни превозни средства. Въпреки че броят на годишно произвежданите нови тежкотоварни превозни средства в ЕС от около 500 000 броя е значително по-малък от броя на леките автомобили, добавената стойност за произведена единица е значително по-висока при тежкотоварните превозни средства.

Автомобилният отрасъл търпи значително структурно преобразуване, включително поради новостите в областта на чистите и цифровите технологии, по-специално преминаването от двигатели с вътрешно горене към технологии с нулеви и ниски емисии, както и към все по-застъпените в производството свързани превозни средства. Поставената амбициозна цел следва да позволи на автомобилния отрасъл да запази и затвърди водещата си позиция в технологиите на бъдещето.

Стандартите за емисии на CO₂ са ключов фактор за намаляване на емисиите на CO₂ в сектора. **Общата цел** на настоящото предложение е да се осигурят нови стандарти за емисиите с цел намаляване на емисиите на CO₂ и да се допринесе за преминаването към мобилност с нулеви емисии в по-широкия контекст на повишените амбиции на ЕС в областта на климата до 2030 г. и неутралността на ЕС по отношение на климата до 2050 г.

Предложението преследва **три конкретни цели**. Първата цел е да се намалят емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства в Съюза по икономически ефективен начин в съответствие с целите на ЕС в областта на климата, с което се допринася за повишаването на енергийната сигурност на Европа.. Като се отчита фактът, че стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства нямат незабавно отражение върху намаляването на емисиите от автомобилния парк, както и като се има предвид динамиката на обновяването на автомобилния парк, е важно да бъдат предприети действия на ранен етап, за да се гарантира постигане на дългосрочната цел.

Втората конкретна цел е на европейските **оператори и ползватели в областта на транспорта**, по-голямата част от които са малки и средни предприятия, да се предоставят ползи, генерирани от по-широкото разгръщане на превозни средства с по-висока енергийна ефективност. Стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства карат производителите да увеличават предлагането на превозни средства с нулеви емисии, така че потребителите да се възползват от по-достъпни модели превозни средства с нулеви емисии и на значителни икономии на енергия от използването им, което води до намаляване на общите разходи за собственост на такива превозни средства.

Третата конкретна цел е да се **укрепи водещата роля на ЕС в областта на технологиите и иновациите** в промишлеността чрез насочване на инвестиции към технологии с нулеви емисии. Въпреки че автомобилният сектор успешно разработва и произвежда авангардни технологии за превозни средства с ДВГ и ги предлага на пазара в световен мащаб, той трябва все повече да насочва инвестициите в технологии с нулеви емисии, за да се превърне във водещ участник в текущия глобален преход към мобилност с нулеви емисии.

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

Тази инициатива е тясно свързана с предложенията, приети в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“.

Като гарантират намаляване на емисиите от автомобилния транспорт, стандартите за емисии на CO₂ по-специално помагат на държавите членки да постигнат своите цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията. Като стимулират възприемането на електрическите превозни средства, те допринасят както за постигането на целите за енергийна ефективност, така и на тези в областта на възобновяемите енергийни източници, като осигуряват допълнителен начин за ползване на възобновяема енергия. Предложението е в съответствие и с предложенията, направени в рамките на Конференцията за бъдещето на Европа, по-специално предложения 3 и 4 относно изменението на климата, енергетиката и транспорта, в които изрично се подчертава по-нататъшното намаляване на зависимостта от нефт и газ и насърчаването на използването на електрически превозни средства, както и инвестициите в необходимата инфраструктура за зареждане.

Между стандартите за емисиите на CO₂ и търговията с емисии при сградите и автомобилния транспорт е налице ясно изразено взаимно допълване. Стандартите за емисиите на CO₂ се отнасят до осигуряването на повече енергийноэффективни превозни средства/превозни средства с нулеви емисии, като определят изисквания за производителите на превозни средства по отношение на техните паркове от нови автомобили. Разширяването на търговията с емисии се отнася до използването на гориво от всички превозни средства. Това може да увеличи търсенето едновременно на повече енергийноэффективни превозни средства и на превозни средства с нулеви емисии, което ще спомогне за изпълнението на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от производителите на превозни средства.

Стандартите за емисии на CO₂, които водят до предлагане на нови превозни средства с нулеви емисии на пазара, са също и мярка, която допълва и Директивата за енергията от възобновяеми източници, която стимулира навлизането на възобновяеми и нисковъглеродни горива за наличните превозни средства с двигатели с вътрешно горене.

Съществуват също така важни полезни взаимовръзки между стандартите за емисиите на CO₂, подсилената схема за търговия с емисии (СТЕ) и Директивата за енергията от възобновяеми източници. Схемата за търговия с емисии и Директивата за енергията от възобновяеми източници ще стимулират декарбонизацията на генерирането на електроенергия, така че превозните средства с нулеви емисии, чието навлизане се стимулира от стандартите за емисиите на CO₂, да бъдат все повече захранвани от възобновяеми енергийни източници, което ще доведе до декарбонизация на общите емисии „от източника на гориво до потребителя“.

Налице са също и важни взаимовръзки с предложението за одобряване на типа по отношение на емисиите Евро 7, което гарантира, че всички превозни средства са толкова чисти, колкото е технологично и икономически осъществимо. Това е особено важно, тъй като дори превозните средства с нулеви емисии все още отделят пластмасови микрочастици от гумите и частици от спирачните уредби. Предлага се различните от отработили газове емисии да бъдат регулирани в Евро 7.

Най-сетне, въпреки че стандартите за емисиите на CO₂ стимулират производството на превозни средства с нулеви емисии, **Директивата относно инфраструктурата за**

алтернативни горива е необходимият допълнителен инструмент за преодоляване на пазарната пречка пред разгръщането на инфраструктурата.

Комбинацията от мерки за данъчно облагане на енергийните продукти, инвестиции в инфраструктура за зареждане с електроенергия или с гориво, ново ценообразуване за въглеродните емисии и актуализирани стандарти за CO₂ води до балансиран и икономически ефективен подход за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт, с който се преодоляват пречките и слабостите на пазара и се гарантира сигурност за инвеститорите при инвестирането в технологии с нулеви емисии.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение е в съгласие с всички действия и политики на ЕС и дава своя принос ЕС да постигне поставената по-висока цел за 2030 г., както и да осъществи успешен и справедлив преход към климатична неутралност до 2050 г., съгласно посоченото от Комисията в съобщението относно Европейския зелен пакт.

Заедно с предложението, което е част от пакета „Подготвени за цел 55“, Next Generation EU, плана REPowerEU и многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027, то ще спомогне за постигането на двойния екологичен и цифров преход, към който Европа се стреми. Комбинирането на тези политики ще ускори прехода към чиста и устойчива икономика, като свърже действията в областта на климата и икономическия растеж. Инициативите са в съгласие и с политиките на Съюза за чиста и кръгова икономика, устойчива и интелигентна мобилност и с плана за действие за нулево замърсяване¹. Тъй като ускоряването на навлизането на ТПС с нулеви емисии ще доведе до намаляване на замърсяването на въздуха и до съпътстващи ползи и за водите и почвата от намаленото замърсяване от отлагания от атмосферата, инициативата допринася за постигането на целите за чист въздух, включително за по-строгите стандарти за качество на въздуха в предложеното преразглеждане² на директивите за качеството на атмосферния въздух.

Както вече оповести в съобщението си „Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г. — изграждане на по-силен единен пазар за възстановяване на Европа“³, Комисията работи заедно с публичните органи, заинтересованите страни и социалните партньори в рамките на съвместен творчески процес, за да се определят вариантите за екологичен и цифров преход, които ще подпомогнат разрастването на производството на превозни средства с нулеви емисии, бързото разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива и свързаното с това повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците. Промисленият план на Зеления пакт⁴ ще повиши конкурентоспособността на европейската промишленост с нулеви нетни емисии и ще подкрепи бързия преход към неутралност по отношение на климата. Този план има за цел да се осигурят по-благоприятни рамкови условия за разширяването на производствените мощности на ЕС за технологии и продукти с нулеви нетни емисии, необходими за постигане на амбициозните цели на Европа в областта на климата.

Настоящата инициатива е в съгласие и с политиката на ЕС в областта на научните изследвания и иновациите. Предвижда се подкрепа за разработването на технологии с нулеви емисии и по линия на Рамковата програма на ЕС за научни изследвания и иновации, и по-специално чрез партньорства по програмата „Хоризонт Европа“.

¹ (COM(2021) 400 final).

² (COM(2022) 542 final).

³ (COM(2020) 350 final).

⁴ (COM(2023) 62 final).

Инициативата е в съответствие с финансирането от ЕС за превозни средства с нулеви или ниски емисии и чист транспорт. Финансирането чрез Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие и Фонда за справедлив преход възлиза общо на 8,2 милиарда евро за инфраструктура за чист градски транспорт, 5,1 милиарда евро за подвижен състав за чист градски транспорт, 1,1 милиарда евро за инфраструктура за алтернативни горива, 408 милиона евро за цифровизация на градския транспорт — емисии на парникови газове и 141 милиона евро за цифровизация на автомобилния транспорт — емисии на парникови газове. Освен това подкрепата от Механизма за възстановяване и устойчивост възлиза на 7,7 милиарда евро за инфраструктура за чист градски транспорт, 5,4 милиарда евро за подвижен състав за чист градски транспорт, 60 милиона евро за цифровизацията на транспорта, предназначени отчасти за намаляване на емисиите на парникови газове в градския транспорт, 380 милиона евро за цифровизацията на транспорта, предназначени отчасти за намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт, и 7,6 милиарда евро за превозни средства с нулеви или ниски емисии.

На 12 януари 2023 г. влезе в сила Регламентът за чуждестранните субсидии. Тази нова съвкупност от правила за справяне с нарушенията, причинени от чуждестранни субсидии, ще позволи на ЕС да остане отворен за търговия и инвестиции, като същевременно се гарантират еднакви условия на конкуренция за всички дружества, извършващи дейност на единния пазар.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на настоящото предложение е член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). В съответствие с член 191 и член 192, параграф 1 от ДФЕС Европейският съюз допринася за постигането, наред с други, на следните цели: опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда; насърчаване на международно равнище на мерки за справяне с регионални или световни проблеми на околната среда, и по-специално борбата с изменението на климата. Както Регламент (ЕС) 2019/1242, така и Регламент (ЕС) 2018/956 се основаваха на член 192 от ДФЕС.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Изменението на климата е трансграничен проблем, който не може да бъде решен от действия само на национално или местно ниво. Координацията на действията в областта на климата трябва да се осъществява на европейско равнище и, когато е възможно, на световно равнище. Действията на ЕС са оправдани от гледна точка на субсидиарността, както е посочено в член 5 от Договора за Европейския съюз. От 1992 г. насам Европейският съюз работи в посока разработването на съвместни решения и е движещ фактор за действия в световен мащаб за справяне с предизвикателствата, свързани с изменението на климата. По-специално, с предприемането на действия на равнището на ЕС ще се даде възможност за постигане на ефективност на разходите във връзка с изпълнението на целите за намаляване на емисиите до 2030 г. и в дългосрочен план, като същевременно ще се гарантира тяхната справедливост и екологосъобразност. В членове 191—193 от ДФЕС е потвърдена и уточнена компетентността на ЕС в областта на изменението на климата.

Предвид целта за намаляване на емисиите до 2030 г. и стремежа за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г., са необходими по-решителни

действия на ниво ЕС, за да се гарантира достатъчно съразмерно намаляване в отрасъла на автомобилния транспорт.

Въпреки че инициативите на национално, регионално и местно равнище могат да създадат полезни взаимовръзки, сами по себе си те няма да бъдат достатъчни, като се има предвид и присъщото международно измерение на автомобилния товарен транспорт. Липсата на координирани действия на ниво ЕС може да доведе до риск от фрагментиране на вътрешния пазар поради разнообразието на национални схеми, различни равнища на амбиция и проектни параметри. Взети поотделно, отделните държави членки също биха представлявали пазар, който е твърде малък, за да доведе до промени на равнището на промишлеността и да създаде икономии от мащаба.

- **Пропорционалност**

С настоящото предложение се преразглеждат съществуващите стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, за да се допринесе за постигането на целите в областта на климата, определени в законодателния акт за климата. Предложението е в съгласие с принципа на пропорционалност, тъй като не излиза извън рамките на това, което е необходимо за постигане на целите на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове по икономически ефективен начин, като същевременно се гарантира справедливост и екологосъобразност. Прогнозираните допълнителни разходи, свързани с предложението, се компенсират от предоставените ползи.

- **Избор на инструмент**

Предложението предвижда изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242, поради което регламентът е единственият подходящ правен инструмент.

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

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

Регламент (ЕС) 2019/1242 за стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства бе приет и влезе в сила през 2019 г. В него се определят задължителни нови цели за CO₂, които започват да се прилагат от 2025 г. и след това. На настоящия етап не е възможно да се направи оценка на ефективното прилагане на тези разпоредби.

Необходимо е обаче регламентът да бъде преразгледан, за да бъдат отразени амбициозните цели на Европейския зелен пакт и по-строгите цели за намаляване на емисиите на Европейския законодателен акт в областта на климата. Тези промени бяха предмет на оценка на въздействието.

- **Консултации със заинтересованите страни**

За да събере доказателства и да осигури по-голяма прозрачност, Комисията организира обществена консултация от 20 декември 2021 г. до 14 март 2022 г. Подробно резюме и резултатите се съдържат в приложение 2 към оценката на въздействието на настоящото предложение. По-конкретно Комисията потърси отзвук от следните заинтересовани страни: държавите членки (национални, регионални органи), производителите на превозни средства, доставчиците на компоненти и материали, купувачите на превозни средства (частни лица, предприятия, дружества за управление на автомобилни паркове), енергоснабдителите, НПО в областта на околната среда, транспорта и потребителите, социалните партньори, научноизследователските и академичните среди.

В допълнение към обществената консултация бяха потърсени и коментари по следните начини: i) срещи със съответните промишлени сдружения, производителите на автомобили, доставчиците на компоненти и материали, транспортните оператори, НПО; ii) становища на заинтересовани страни или на органи от държавите членки. Основните констатации могат да бъдат обобщени както следва.

По-голямата част от запитаните подкрепиха целите за „намаляване на емисиите на CO₂ от нови ТПС по икономически ефективен начин в съответствие както с общата цел в областта на климата за 2030 г. за най-малко -55 %, така и с целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.“.

Останалите две цели („намаляване на потреблението на енергия в ЕС и зависимостта от вноса на изкопаеми горива и укрепване на техническото лидерство“ и „насърчаване на заетостта във веригата за създаване на стойност на ТПС в ЕС“) също бяха подкрепени от мнозинството от запитаните, но в по-малка степен в сравнение с първата.

Що се отнася до обхвата, във всички групи заинтересовани страни мнозинството от запитаните подкрепиха определянето на нови цели за камионите с тегло над 7,5 тона, градските и междуградските автобуси.

Що се отнася до целевите равнища, консултацията отразява цялостната подкрепа за тяхното затягане както в дългосрочен, така и в краткосрочен план. Работещите в сферата на опазването на околната среда НПО и производителите на превозни средства с нулеви емисии призоваха за най-голяма амбиция, докато производителите на превозни средства, транспортните оператори, доставчиците на компоненти и доставчиците на горива подкрепиха по-малко амбициозни цели. Всички заинтересовани страни с изключение на половината от транспортните оператори, които представиха нееднозначни становища, определиха като важно въвеждането на стандарти за ремаркетата и полуремаркетата. Що се отнася до евентуалното въвеждане на механизъм за отчитане на горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници при спазването на целта за емисиите от CO₂, според консултацията е налице разнопосочност на мненията.

- **Събиране и използване на експертни становища**

За количествената оценка на икономическото, социалното и екологичното въздействие оценката на въздействието се основава на редица сценарии, разработени за модела PRIMES. Този анализ беше допълнен от прилагането на други инструменти за моделиране, като ЕЗМЕ и модела DIONE на JRC.

Данните от мониторинга на емисиите на ПГ и на други характеристики на автомобилния парк от нови тежкотоварни превозни средства бяха извлечени от годишните мониторингови данни, докладвани от държавите членки и производителите и събирани от Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) съгласно Регламент (ЕС) 2018/956.

Допълнителна информация беше събрана чрез договори за услуги, възложени от външни изпълнители.

- **Оценка на въздействието**

При оценката на въздействието се използват интегрирани сценарии за моделиране, които отразяват взаимодействието на различните инструменти на политиката върху икономическите оператори, за да се гарантира допълняемост, съгласуваност и ефективност при постигането на амбициозните цели в областта на климата за 2030 г. и 2050 г. В тези сценарии се вземат предвид политиките, предложени през юли 2021 г.

като част от законодателния пакет „Подготвени за цел 55“ и по-новия план REPowerEU, както и предложените нови стандарти Евро 7.

Освен това, оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, бе разработена и изготвена в съответствие с приложимите указания за по-добро законотворчество. На 16 септември 2022 г. Комитетът за регулаторен контрол даде отрицателно становище. След повторно представяне на 6 декември 2022 г. Комитетът даде положително становище с резерви.

В окончателната версия на оценката на въздействието бяха включени подобрения в съответствие с препоръките на комитета.

Това се отнася по-специално до следните основни въпроси:

- определяне на оставащата разлика в намаляването на емисиите на CO₂, чието преодоляване се цели да се преодолее с инициативата
- Допълнително описание на основния сценарий
- Допълнителна информация за общите разходи и ползи за най-подходящите комбинации от варианти и за тяхната пропорционалност.
- Разяснения относно предпочитания вариант
- Обсъждане на ограниченията и рисковете, произтичащи от потенциалното недостатъчно внедряване на ключови технологии и съпътстващи инфраструктури, включително допълнителен анализ на неопределеността, която оказва влияние върху резултатите
- По-нататъшно работа по международната конкурентоспособност на сектора на ТПС.

Варианти на политиката

В оценката на въздействието бяха анализирани варианти на политиката, групирани в три теми, чрез които трябва да бъдат решени установените проблеми и да бъдат постигнат целите на политиката.

1. Цели за емисиите на CO₂ за новите тежкотоварни превозни средства (обхват, равнища, график, условия);

Що се отнася до целевите равнища, разгледаните варианти обхващат три траектории до 2040 г., отразяващи и целта за постигане на намаляване на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г.

За да се допринесе за общото повишено равнище на амбиция за 2030 г. и за целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г., предпочитаният вариант е да се поставят значително по-високи цели за емисиите на CO₂ за автомобилния парк на целия ЕС за новите тежкотоварни превозни средства, считано от 2030 г., и да се разшири приложното им поле. Това ще осигури необходимата насока за ускоряване на предлагането на пазара на превозни средства с нулеви емисии, ще донесе ползи за ползвателите на превозни средства и ще стимулира иновациите и технологичното лидерство, като същевременно ограничи увеличението на разходите за производителите. Стандартите за ТПС допринасят и за намаляване на замърсителите на въздуха.

Що се отнася до графика за въвеждане на по-строгите цели, предпочитаният вариант е да се запази регулаторният подход за определяне на намаляващи целеви равнища на

емисиите през петгодишни периоди, за да се вземат предвид циклите на развитие в автомобилния сектор.

Възможните приходи от такси за извънредно количество емисии остават част от общия бюджет на ЕС. Другите разгледани варианти биха увеличили значително административната тежест, без да са от пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход.

Ще бъде въведена възможността на малките производители, установени както в ЕС, така и извън него, да се предостави цел във връзка с дерогация.

2. специфични стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV);

Бяха разгледани различни варианти по отношение на механизма за стимулиране на ZLEV — както по отношение на вида механизъм, така и на типа превозни средства, които той следва да обхваща. Предпочитаният вариант е да се премахне, като се започне от 2030 г., схемата за стимулиране на ZLEV, тъй като навлизането на пазара на ZLEV ще се обуславя от по-строгите цели за CO₂, които ще се прилагат след тази дата. Това също така би опростило законодателството и би го предпазило от неефективност.

3. механизъм за отчитане на потенциалния принос на възобновяемите и нисковъглеродните горива за целите на оценката на спазването на целите.

Тук бяха разгледани два варианта: въглероден корекционен коефициент или схема за кредитиране. Предпочитаният вариант обаче не е да се включва такъв счетоводен механизъм, тъй като той не би бил икономически ефективен нито за производителите, нито за операторите и обществото като цяло, би спомогнал за размиване на отговорностите на различните участници за постигане на целите, би подкопал ефективността и би увеличил административната тежест и сложност. Използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива ще получи подкрепа чрез преразглеждане на директивите за енергията от възобновяеми източници и за данъчното облагане на енергийните продукти.

• Пригодност и опростяване на законодателството

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

В сравнение с действащия регламент не се очаква предложението да доведе до увеличаване на административните разходи за предприятията и гражданите. Освен това, за да се допринесе за опростяването, предлага се от 2030 г. нататък една от съществуващите разпоредби, а именно механизмът за стимулиране на ZLEV чрез „премия“, да бъде премахната, и да се въведе освобождаване за производителите на малки количества.

• Основни права

Настоящото предложение зачита основните права и е в съответствие с принципите, признати по-специално в Хартата на основните права на Европейския съюз⁵. По-специално то допринася за постигане на целта за високо равнище на опазване на околната среда, в съответствие с принципа за устойчиво развитие, посочен в член 37 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

⁵ ОВ С 326, 26.10.2012 г., стр. 391.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Анализът и обработката на различни съвкупности от данни, свързани с емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, са съществени елементи от изпълнението и прилагането на стандартите за емисиите на CO₂. С оглед на важните правни последици, свързани с анализа и обработката на съвкупностите от данни, са необходими усилия, за да се гарантира точността и надеждността на тези дейности. Ще бъдат необходими допълнителни ресурси в рамките на Комисията и Европейската агенция за околната среда. Подробна разбивка на отражението върху бюджета се съдържа във законодателната финансова обосновка.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

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

Вече е налице добре установена система за мониторинг на прилагането на Регламент (ЕС) 2019/1242. Държавите членки и производителите ежегодно докладват на Комисията за емисиите на CO₂ и разхода на гориво на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства.

Комисията, подпомагана от ЕАОС, всяка година публикува окончателните данни от мониторинга за предходния период за докладване, включително конкретните резултати на производителя спрямо зададените цели или траектория за емисиите на CO₂. Законодателството ще продължи да разчита на тази добре установена рамка за мониторинг и съответствие с изискванията.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Член 1, параграф 1: Изменение на член 1 – Предмет и цели

Член 1 се изменя, за да се поясни, че в предложението се определя и изискването за мониторинг и докладване на определени данни за новите тежкотоварни превозни средства.

Член 1, параграф 2: Изменение на член 2 – Приложно поле

Член 2 се изменя, за да се разшири приложното поле на регламента, така че да обхване по-широкото приложно поле на Регламент (ЕО) № 2018/956, и да включи вече и ремаркетата, градските и междуградските автобуси и други видове камиони. Препратките към Директива 2007/46/ЕО⁶ (рамковата директива за одобряване на типа), която е отменена от 1 септември 2020 г., се заменят с препратки към рамковия регламент за одобряване на типа — Регламент (ЕС) 2018/858⁷, който се прилага от въпросната дата. По отношение на превозни средства, проектирани и произведени, или приспособени за употреба от гражданската защита, противопожарните служби и службите, отговорни за поддържане на обществения ред, не се прилагат целите за емисиите на CO₂;

⁶ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

⁷ Регламент (ЕС) 2018/858 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.

Член 1, параграф 3: Изменение на член 3 – Определения

Някои определения са актуализирани, а други са добавени.

Член 1, параграф 4: Нови членове 3а и 3б

Добавя се член 3а, в който се определя до каква степен се намаляват специфичните емисии на CO₂ от новите тежкотоварни моторни превозни средства в Съюза през определени години и се определя как тези цели се разпределят за подгрупите за ТПС.

В него също така се пояснява, че целите не се прилагат за превозни средства със специално предназначение, превозни средства с повишена проходимост, превозни средства със специално предназначение с повишена проходимост и специализирани превозни средства, като например автокранове, горски или земеделски превозни средства.

В член 3б са определени изисквания за емисиите на CO₂, свързани с парка от нови ремаркета в Съюза, както и цели за нулеви емисии за градските автобуси. Тази цел за превозни средства с нулеви емисии не се прилага за автобуси, използвани за регионален пътнически транспорт и превоз на пътници на дълги разстояния, за които се прилагат само целите за намаляване на емисиите на CO₂, определени в член 3а.

Член 1, параграф 6: Изменение на член 5 - Тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии

Член 5 се изменя, за да се сложи край на схемата за стимулиране на превозни средства с нулеви и ниски емисии през 2029 г.

Член 1, параграф 7: Изменение на член 6 – Цели за специфични емисии на CO₂ на производителите

Член 6 се изменя, за да се включат емисиите на CO₂, свързани с ремаркетата, както и целта за превозни средства с нулеви емисии за автобусите в целите за специфичните емисии на CO₂ за производител.

Член 1, параграф 8: Нови членове 6а — Прехвърляне на превозни средства между производителите и 6б — Освобождаване за производители, произвеждащи малко превозни средства

Добавя се нов член 6а, който при спазване на определени условия дава възможност на производителите да прехвърлят отделни превозни средства за целите на изчисляването на техните средни специфични емисии на CO₂.

Добавя се нов член 6б, който дава възможност на производителите, отговорни за регистрирането на по-малко от 100 нови тежкотоварни превозни средства в ЕС, да бъдат освободени от целите за емисиите на CO₂.

Член 1, параграф 9: Изменение на член 7 — кредити за емисии и дългове за емисии

Член 7 се изменя, за да се даде възможност на производителите да вземат предвид кредити за емисии или дългове за емисии и след периода за докладване за 2029 г. За периода за докладване от 2030 г. до 2040 г. се определя също така траектория за намаляване на емисиите на CO₂.

Член 1, параграф 10: Нови членове 7а — Приписване на превозни средства на производител и 7б — Изчисляване на средните специфични емисии на CO от превозни средства от категория М

Добавя се член 7а, в който се определя начинът, по който регистрираните превозни средства се приписват на даден производител за целите на оценката на съответствието.

Добавя се нов член 7б, за да се определи начинът, по който се изчисляват средните специфични емисии на CO₂ от превозни средства от категория М, в случай че производителят на първичното превозно средство не е производителят на напълно комплектованото превозно средство.

Член 1, параграф 12: Изменение на член 9 Проверка на данните от мониторинга

Член 9 се изменя, за да обхване допълнителни случаи, в които органите по одобряване на типа и производителите трябва да докладват на Комисията за всички отклонения от докладваните данни.

Член 1, параграф 13: Изменение на член 10 — Оценяване на еталонните емисии на CO₂

Член 10 се изменя, за да се обхване оценката на еталонните емисии на CO₂ от подгрупите превозни средства, които са добавени към разширения обхват.

Член 1, параграф 14: Изменение на член 11 — Публикуване на данни и показатели на производителите

Добавя се нов параграф, за да се даде възможност на Комисията да допълва актовете за изпълнение, посочени в същия член, когато еталонните емисии трябва да бъдат коригирани поради изменения в процедурата за определяне на CO₂.

Член 1, параграф 15: Изменение на член 13 – Проверка на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства в експлоатация

Към член 13, параграф 3 се добавя изречение, в което се определя задължението на отговорния орган по одобряване на типа да изготви декларация за поправка с коригираните данни и да предаде тази декларация на Комисията и на заинтересованите страни, когато данните в документацията за одобряване на типа не могат да бъдат коригирани съгласно Регламент (ЕС) 2018/858.

Член 1, параграф 16: Нови членове 13а — 13е

Членове 13а-13е включват членове 4—9 от Регламент (ЕС) 2018/956 в изменения Регламент (ЕС) 2019/1242.

Нов член 13а — Мониторинг и докладване от страна на държавите членки

Добавя се нов член 13а, който до голяма степен съответства на член 4 от Регламент (ЕС) 2018/956, в който се определя задължението на държавите членки да извършват мониторинг и да докладват определени данни за новите тежкотоварни превозни средства.

Нов член 13б — Мониторинг и докладване от производители или други субекти

Добавя се нов член 13б, който до голяма степен съответства на член 5 от Регламент (ЕС) 2018/956, в който се определя задължението на производителите или на други субекти да извършват мониторинг и да докладват определени данни за новите тежкотоварни превозни средства. Добавя се нов параграф, в който се изясняват задълженията на производителите и на другите субекти, отговорни за определянето на тежкотоварното превозно средство.

Нов член 13в — Централен регистър

Добавя се нов член 13в, който до голяма степен съответства на член 6 от Регламент (ЕС) 2018/956, в който се определя задължението на Комисията да поддържа и актуализира централен регистър.

Нов член 13г — Изпитвания за проверка в пътни условия

Добавя се нов член 13г, който до голяма степен съответства на член 7 от Регламент (ЕС) 2018/956, в който се определя задължението на Комисията да извършва мониторинг на резултатите от изпитванията в пътни условия в съответствие с член 7 от Регламент (ЕС) 2018/956.

Нов член 13д — Качество на данните

Добавя се нов член 13д, който до голяма степен съответства на член 8 от Регламент (ЕС) 2018/956, в който се съдържа задължението на Комисията, компетентните органи и производителите да гарантират качеството на данните въз основа на акт за изпълнение, който трябва да бъде приет от Комисията.

Нов член 13е — Административни глоби

Добавя се нов член 13е относно административните глоби, съответстващ на член 9 от Регламент (ЕС) 2018/956.

Член 1, параграф 17: Изменение на член 14 — Изменения на приложенията

В член 14 се определят всички правомощия на Комисията да изменя техническите елементи в приложенията с помощта на делегирани актове. Той съчетава вече съществуващите правомощия по регламенти (ЕС) 2018/956 и 2019/1242 и добавя нови правомощия, които са станали необходими поради разширения обхват на предложениния регламент.

Член 1, параграф 18: Изменение на член 15 – Преглед и доклад

В член 15 се предлага преразглеждане на предложениния регламент през 2028 г.

Член 1, параграф 19: Изменение на член 17 – Упражняване на делегирането

Параграфи 2, 3 и 6 се актуализират, за да се добавят препратките към правомощията, съдържащи се в новите добавени допълнителни членове, включващи предишния Регламент (ЕС) 2018/956 относно мониторинга и докладването.

С **член 2** се отменя Регламент (ЕС) 2018/956

В **член 3** се определя датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

1. В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г.³, се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК). Изключително тежките последици от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.
2. Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

³ Съобщение на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final;

Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

3. В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът поема ангажимент за намаление с най-малко 55 % до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на ЕС спрямо равнищата от 1990 г.
4. С Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета⁴ Съюзът включи в законодателството си целта за неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г. С посочения регламент се въведе и обвързващ ангажимент на Съюза до 2030 г. да се намалят вътрешно нетните емисии на парникови газове (след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г.
5. Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.
6. Законодателният пакет „Подготвени за цел 55“, приет от Европейската комисия през 2021 г., има за цел да изпълни целта за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. Той обхваща редица области на политиката. Преразглеждането на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета⁵ е неразделна част от този пакет.
7. В съобщението за REPowerEU⁶ бе очертан план ЕС да стане независим от руските изкопаеми горива много преди края на настоящото десетилетие. В съобщението се подчертава значението, наред с другото, на по-нататъшното повишаване на ефективността и намаляването на потреблението на изкопаеми горива в транспортния сектор, където електрификацията може да бъде съчетана с използването на водород от неизкопаеми енергоизточници, който да замени изкопаемите горива.
8. За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.

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

⁵ 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.

⁶ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „План REPowerEU“ (COM/2022/230 final), 18.5.2022г.

9. По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на ползвателите и гражданите, които се отнасят до качеството на въздуха и икономии на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават.
10. В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ за новите тежкотоварни превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.
11. Актуализираната нова промишлена стратегия⁷ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложения Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии.

Промисленият план на Зеления пакт⁸ ще повиши конкурентоспособността на европейската промишленост с нулеви нетни емисии и ще подкрепи бързия преход към неутралност по отношение на климата. Този план има за цел да се осигурят по-благоприятни рамкови условия за разширяването на производствените мощности на ЕС за технологии и продукти с нулеви нетни емисии, необходими за постигане на амбициозните цели на Европа в областта на климата.

⁷ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

⁸ (COM(2023) 62 final).

12. Целите, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, трябва да бъдат допълнени от необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, както е посочено в предложението на Комисията за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива⁹.
13. Преходът към неутралност по отношение на климата изисква значителни инвестиции в електроенергийните мрежи, включително повишена преносна способност, устойчивост и възможност за акумулиране, както и допълнителни връзки. Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, с предложените в член 3а целеви равнища за 2030 г. делът на превозните средства с нулеви емисии в общия автомобилен парк, както и потреблението на електроенергия в сектора ще останат ограничени. Поради това съответното въздействие върху електроенергийната мрежа също ще остане ограничено.
14. На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, поради което е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.
15. Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони не е възможно да се предвиди напълно дали за всички специфични видове употреба технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор. Това може да включва видове употреба като тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. С оглед на тези съображения следва да се остави известна свобода по отношение на целта за 2040 г., за да се отчете развитието на технологиите, което все още предстои.
16. Възлагащите органи или възложителите следва да вземат предвид, когато възлагат поръчки за покупка или използване на превозни средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, устойчивостта на доставките, включително като вземат предвид документа „Ръководство за участието на оференти и стоки от трети държави на пазара на ЕС за обществени поръчки“ (C (2019) 5494 final).
17. С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС от 2030 г. нататък производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и би застрашил ефективността на Регламент (ЕС) 2019/1242. Поради това той следва да се премахне от 2030 г.
18. В съответствие с изискванията на член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно

⁹ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии следва да се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242.

19. Предметът следва да бъде разширен, за да обхване и задълженията за мониторинг и докладване, които са включени в Регламент (ЕС) 2019/1242 посредством настоящия регламент.
20. Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде изменен, за да има същия обхват като Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰.
21. За превозни средства, които не попадат в обхвата на законодателството за одобряване на типа за автомобилите, като например селскостопанските и горските трактори, превозните средства, проектирани и произведени за използване от въоръжените сили, и верижните превозни средства, емисиите на CO₂ не се определят и следователно тези превозни средства не трябва да отговарят на целите за CO₂, определени в настоящия регламент.

Превозните средства, проектирани и конструирани или приспособени за използване от гражданската защита, противопожарните служби и силите, отговорни за поддържането на обществения ред, или службите за спешна медицинска помощ, които са получили одобрение на типа на доброволен принцип, също следва да бъдат освободени от задължението за постигане на целите по отношение на емисиите на CO₂ по настоящия регламент, за да не се създава стимул за прекратяване на доброволното одобряване на типа на такива превозни средства, което би имало отрицателни последици за безопасността и околната среда, освен ако производителят не поиска включването на тези превозни средства.

Държавите членки следва също така да имат право да посочат освобождаване от задължението за постигане на целите за превозни средства, които не са специално проектирани за използване от службите за гражданска защита, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред, въоръжените сили или службите за спешна медицинска помощ, но са регистрирани за такъв вид употреба, като например обикновени автобуси, използвани за превоз на полицията или армията, като потвърдят, че такова освобождаване отговаря на обществения интерес.

Тъй като за някои групи превозни средства, чийто тип е одобрен, емисиите на CO₂ все още не се определят по технически причини, тези превозни средства няма нужда да отговарят на целите за CO₂, определени с настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои превозни средства, използвани за миннодобивни,

¹⁰ Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г., относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1);

горски и селскостопански цели, както и други превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като превозни средства с повече от 4 оси или с повече от 2 задвижвани оси, малки автобуси с максимална маса по-малка от 7,5 t и малки камиони с максимална маса по-малка от 5 t.

Специализираните превозни средства, като сметосъбиращи камиони, самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

22. Следва да се въведат някои определения, за да се хармонизира терминологията с тази на законодателството на Съюза за одобряване на типа на превозните средства, по-специално Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ и Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията¹².
23. За целите на нововъведеното прехвърляне на превозни средства между производителите и за въвеждане на освобождаване за производителите, произвеждащи малък брой превозни средства, към Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се добави определение на понятието „група свързани субекти“, като по същество се следва терминологията, използвана в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета¹³ за лекотоварните превозни средства.
24. За да се определят задълженията на отделните производители, целите за намаляване на емисиите на CO₂ от целия автомобилен парк от нови тежкотоварни превозни средства в Съюза следва да бъдат преобразувани в конкретни цели за намаляване на емисиите за подгрупите, които следва да бъдат определени въз основа на техническите характеристики на превозните средства, от които те са съставени.
25. Тъй като емисиите на CO₂, свързани с ремаркетата, оказват силно въздействие върху общите емисии на CO₂ и консумацията на енергия на моторните превозни средства, следва да бъдат определени и съответните цели за ремаркетата.
26. Поради техническата готовност на подсектора и необходимостта от подобряване на качеството на въздуха в градовете следва да се определи задължителен минимален дял на нови градски автобуси с нулеви емисии.
27. Задължителният минимален дял градски автобуси с нулеви емисии следва да отговаря на обществената потребност от достъпен обществен транспорт, включително в селските райони. Увеличеното предлагане на градски автобуси с нулеви емисии, произтичащо от такъв задължителен минимален дял, следва да

¹¹ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО.

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

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

има положително въздействие върху разходите за купуване, както по отношение на първоначалната закупна цена, така и по отношение на общите разходи за собственост на градски автобуси с нулеви емисии, отразяващи икономии на изкопаеми горива в резултат на тяхната експлоатация. Съвместното възлагане на обществени поръчки за градски автобуси, които се основават на платформата „Чист автобусен транспорт“, може да намали още повече разходите за купуване на такива автобуси, а предложеният Социален фонд за климата би могъл да се използва от държавите членки за подкрепа на уязвимите граждани с намалени или безплатни билети или абонаменти за обществен транспорт. И накрая, за регионалните автобуси и автобусите за пътуване на дълги разстояния, включително за транспорта в селските райони, продължават да се прилагат целите за тежкотоварните превозни средства. Подкрепата от Социалния фонд за климата би могла да отговори на специфичните нужди на селските райони и да предотврати транспортната бедност¹⁴ чрез осигуряване на достъп до обществен транспорт на достъпни цени.

28. Коефициентът за нулеви и ниски емисии следва да се прилага за периода за докладване за 2029 г., тъй като след този период той вече не се смята за необходим като стимул за насърчаване на навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии.
29. Тъй като за целите на съответствието следва да се вземат предвид търговските, а не юридическите лица, на икономически свързаните производители следва да бъде разрешено в определени граници да прехвърлят превозни средства помежду си за целите на отчитането на тези превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242.
30. Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти.
31. За да се избегнат непропорционално високи разходи за привеждане в съответствие и за да се намали административната тежест, производителите, които произвеждат малко превозни средства, отговарящи на определени правни изисквания, следва да бъдат освободени от задължението за спазване на целите за емисиите на CO₂. Тъй като от тях се изисква да спазват задълженията за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242, за тези производители съществува подходящ механизъм за контрол.
32. Действието на съществуващата система за многогодишни кредити и дългове за емисии следва да бъде удължено до 2039 г., тъй като целите за намаляване на емисиите продължават да се засилват и за периода след 2030 г. до 2040 г. и изискват ориентирано към бъдещето техническо развитие на производителите през този период.
33. В Регламент (ЕС) 2019/1242 за всяка категория превозни средства следва ясно да се посочи кой е производителят, на когото следва да бъде приписано превозното средство, като по този начин специално се вземат предвид различните конфигурации за превозни средства от категория М.

¹⁴ В съответствие с определението в Регламента за Социалния фонд за климата, член 2, параграф 2а.

34. Правилата за проверка на данните от мониторинга следва също така да обхващат възможните последващи корекции на грешки в докладваните данни и начина, по който Комисията следва да процедурира с тези корекции за изпълнение на целите за емисиите на CO₂ от автомобилния парк.
35. Оценката на еталонните емисии на CO₂ следва да бъде изменена, за да обхване и подгрупите превозни средства, включени наскоро в обхвата на Регламент (ЕО) № 2019/1242.
36. Мониторингът и докладването от страна на производителите и държавите членки е съществена предпоставка за прилагането на Регламент (ЕС) 2019/1242. Обединяването на Регламент (ЕС) 2018/956 с Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да доведе до полезни взаимовръзки и да даде възможност за тълкуване на разпоредбите, като се вземат предвид целите на двата регламента.
37. Във връзка с обединяването на разпоредбите за мониторинг и докладване в Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се използва възможността за леко изменение на тези разпоредби с оглед на опита, натрупан от първите два цикъла на докладване съгласно Регламент (ЕС) 2018/956.
38. Като се има предвид фактът, че определянето вече няма да се извършва само от производителите, докладването на емисиите на CO₂ и на други технически данни за превозните средства следва да се разшири извън производителите, така че да включва и субектите, които извършват определянето на превозните средства съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията¹⁵. Данните, които трябва да се докладват, следва да включват файла с протоколите на производителя.
39. На Комисията следва да се даде възможност да взема предвид техническия прогрес, развитието на логистиката на товарния транспорт, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответното законодателство за одобряване на типа, както и да гарантира, че изискванията за данни и процедурата за мониторинг и докладване продължават да бъдат актуални с течение на времето за оценка на приноса на парка от тежкотоварни превозни средства за емисиите на CO₂, за да се гарантира наличието на данни за новите и напредналите технологии за намаляване на CO₂ и за резултатите от изпитването за проверка в пътни условия, както и да се гарантира, че диапазоните на стойностите на въздушното съпротивление продължават да бъдат от значение за целите на информацията и съпоставимостта, както и да се допълнят разпоредбите относно административните глоби.
40. Поради тези причини на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на критериите за определяне на подгрупи превозни средства, определяне на специализирани превозни средства, за експлоатационния обхват на различните технологии силово предаване,

¹⁵ Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията от 1 август 2022 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на експлоатационните характеристики на тежкотоварни ремаркета и тяхното въздействие върху емисиите на CO₂, разхода на гориво, консумацията на енергия и пробегата с нулеви емисии на моторните превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 (ОВ L 205, 5.8.2022 г., стр. 145).

списъка и теглото на профилите на движение, полезния товар, броя на пътниците, масата на пътниците, технически допустимия максимален полезен товар, технически допустимия максимален брой пътници и обема на товарното отделение на подгрупите превозни средства и стойностите на годишния пробег, за изменение на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията към настоящия регламент, за посочване на данните, които трябва да се докладват от държавите членки за мониторинга на резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия, за изменение на обхвата на стойностите на въздушното съпротивление и за определяне на критериите, изчисляването и метода за събиране на административните глоби, наложени на производителите. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

41. Регламент (ЕС) 2018/956 следва да бъде отменен с график, който позволява текущият към момента на влизане в сила на настоящия регламент период за докладване да бъде приключен съгласно правилата, приложими в началото на този период за докладване, включително цялата последваща обработка на събраните данни. Съответно настоящият регламент следва да се прилага от началото на следващия период за докладване.
42. Поради това Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) 2019/1242

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

1. член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет и цел

1. С настоящия регламент се определят изискванията по отношение на емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства, с които се цели да се допринесе за постигане на целта на Съюза за намаляване на емисиите му на парникови газове съгласно Регламент (ЕС) 2018/842¹⁶ и за постигане на целите

¹⁶ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 16, 19.6.2018 г., стр. 26).

на Парижкото споразумение¹⁷, както и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.

2. С настоящия регламент се определят и изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза.“;

2. Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) M₂ и M₃;

б) N₁, които не влизат в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/631, N₂ и N₃;

в) O₃ и O₄.

За целите на настоящия регламент тези превозни средства се наричат „тежкотоварни превозни средства“. Превозните средства, попадащи в обхвата на букви а) и б), се наричат тежкотоварни моторни превозни средства.

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

б) параграф 2 се изменя, както следва:

i) първата алинея се заменя със следното:

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

ii) добавя се следната алинея:

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

в) Добавят се следните параграфи 4, 5 и 6:

„4. Независимо от член 2, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2017/2400, за одобрените превозни средства, попадащи в обхвата на член 2, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/858, не се прилагат целите за емисиите на CO₂, определени в член 3а от настоящия регламент, освен ако производителят не избере да включи тези превозни средства в изчислението на своите специфични емисии и цели за емисиите на CO₂ при докладването на

¹⁷ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

превозното средство в съответствие с част Б от приложение IV към настоящия регламент.

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

6. Задълженията за докладване, определени в членове 13а—13е, се прилагат и за превозните средства, които не са предмет на целите за емисии на CO₂ в съответствие с параграфи 4 и 5 от настоящия член.“;

3. Член 3 се изменя, както следва:

а) подточка 1 се заменя със следното:

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

б) вмъкват се следните точки 3а и 3б:

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

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

в) подточка 5 се заменя със следното:

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

г) подточка 9 се заменя със следното:

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

- д) точка 10 се заличава;
- е) вмъкват се следните точки 10а и 10б:
- „10а) „докладващ“ означава субект, който отговаря за докладването на данни на Комисията;
- 10б) „определяне на тежкотоварно превозно средство „означава определянето на неговите емисии на CO₂ или на входящите параметри съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400 или оценката на неговите показатели по отношение на въздействието му върху емисиите на CO₂ и разхода на гориво съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията;“;
- ж) подточка 11 се заменя със следното:
- „11) „превозно средство с нулеви емисии“ означава следните превозни средства:
- а) тежкотоварно моторно превозно средство, чиито емисии на CO₂ не превишават 5 g/(тонкилометър) или 5 g/(пътник-километър), както е определено в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
 - б) тежкотоварно моторно превозно средство, което отговаря на условията по точка 1.1.4 от приложение I към настоящия регламент, ако не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400;
 - в) ремарке, оборудвано с устройство, което активно поддържа задвижването му и което няма двигател с вътрешно горене или има двигател с вътрешно горене с емисии, по-ниски от 5 g CO₂/kWh, както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета и мерките за неговото прилагане или с Правило (ЕО) № 49 на ИКЕ на ООН.
- з) подточка 12 се заменя със следното:
- „ 12) „тежкотоварно превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е с нулеви емисии и чиито специфични емисии на CO₂ са по-малко от половината от еталонните емисии на CO₂ от всички превозни средства от съответната подгрупа превозни средства, към която принадлежи тежкотоварното превозно средство, като количеството е определено съгласно приложение I, точка 2.4.3;“;
- и) добавят се следните точки 16—23:
- „16 „първично превозно средство на тежкотоварно превозно средство“ означава първично превозно средство съгласно определението в член 3, точка 22) от Регламент (ЕС) 2017/2400, за симулацията на което е определена обща каросерия, съответстваща на действителната каросерия на тежкотоварното превозно средство по отношение на конфигурацията на неговия под (нисък/висок), на неговите етажи (едноетажен/двуетажен) и на всякакви други параметри, според случая;

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

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

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

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

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

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

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

й) добавя се следният параграф:

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

„Свързани предприятия“ означава:

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

i) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или

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

iii) притежава правото да управлява дейността на предприятието;

б) предприятия, които пряко или косвено имат правата, посочени в буква а), по отношение на производителя;

в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено има правата или правомощията, посочени в буква а);

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

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

4. вмъкват се следните членове 3а—3в:

„Член 3а

Цели за емисиите на CO₂

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

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

б) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2030—2034 с 45 %,

в) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2035—2039 с 65 %,

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

2. За постигането на тези цели за емисиите на CO₂ подгрупите превозни средства трябва да допринесат, както е посочено в точка 4.3 от приложение I.

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

Член 3б

Цел за превозни средства с нулеви емисии за градски автобуси

1. За превозните средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, производителите се съобразяват с минималните дялове превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства, както е посочено в приложение I, точка 4.3. За новите градски автобуси дялът на превозните средства с нулеви емисии е 100 %, считано от периода за докладване за 2030 г.;

2. Държавите членки могат да решат да изключат от задължението по настоящия член ограничен дял от градските автобуси, регистрирани през всеки период за докладване, като потвърдят, че задачите на дадено превозно средство не могат да бъдат изпълнени в същата степен от превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира превозно средство, което не е с нулеви емисии, за да се изпълнят тези задачи, поради социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологични особености или специфични метеорологични обстоятелства.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за определяне на максималния дял превозни средства, които дадена държава членка може да изключи, както и на социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологията и метеорологичните обстоятелства, обосноваващи изключването, посочено в предходния параграф.

3. По отношение на използването на превозните средства, посочени в настоящия член, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за осигуряване на общи технически спецификации, включително стандарти, по отношение на:

- а) техническата и отворена оперативна съвместимост между инфраструктурата за зареждане с електроенергия и гориво и превозните средства по отношение на физическите връзки и обмена на съобщения.
- б) безопасното и сигурно споделяне и използване на генерираните данни.

Член 3в

Процедури за възлагане на обществени поръчки

1. Възлагащите органи или субекти възлагат обществени поръчки за покупка или използване на превозните средства, посочени в член 3б, въз основа на икономически най-изгодната оферта, която включва най-доброто отношение цена/качество и приноса на офертата за сигурността на доставките в съответствие с приложимото международно право.

2. Приносът на офертата за сигурността на доставките се оценява, наред с друго, въз основа на:

- а) съотношението на продуктите или офертите с произход от трети държави, определено в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета;
- б) въвеждането от трети държави на ограничителни или нарушаващи конкуренцията мерки по отношение на такива превозни средства или по отношение на техническата и отворена оперативна съвместимост между инфраструктурата за зареждане с електроенергия и гориво и превозните средства;
- в) наличието на основни резервни части за функционирането на оборудването, предмет на търга;
- г) ангажимент от страна на оферента, че евентуалните промени във веригата му на доставки по време на изпълнението на поръчката няма да окажат неблагоприятно въздействие върху изпълнението на поръчката;
- д) сертификати или документация, с които се доказва, че организацията на веригата за доставки на оферента ще му позволи да изпълни изискването за сигурност на доставките.

3. В съответствие с член 3б приносът на офертата за сигурността на доставките се определя с тежест между 15 и 40 % от критериите за възлагане. “;

5. В член 4, в първата алинея точка а) се заменя със следното:

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

6. Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

в) параграф 4 се заменя със следното:

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

7. член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Специфични цели за емисиите на CO₂ на производителя

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

8. Въмъкват се следните членове 6а и 6б:

„Член 6 а

Прехвърляне на превозни средства между производителите

1. За целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите в съответствие с член 4 и точка 2.2 от приложение I, отделни превозни средства могат да бъдат прехвърляни между производителите при следните условия:

а) за всички прехвърляния: искането трябва да бъде подадено съвместно от прехвърлящия и приемащия производител;

б) за прехвърлянето на превозни средства, различни от превозни средства с нулеви емисии, прехвърлящият и приемащият производител трябва да принадлежат към група свързани производители;

в) за прехвърляния на превозни средства с нулеви емисии между производители, които не принадлежат към група от свързани производители: броят на превозните средства с нулеви емисии,

прехвърлени на даден производител, не трябва да надвишава 5 % от всички негови нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през даден период за докладване.

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

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

Член 6б

Освобождаване на производителите, произвеждащи малко превозни средства

1. Ако през даден период за докладване са регистрирани по-малко от 100 нови тежкотоварни превозни средства на даден производител, за средните специфични емисии на CO₂ съгласно предвиденото в член 4 и приложение I, точка 2.7, а също и за целите за специфични емисии на CO₂, предвидени в член 6 и точка 4.1 от приложение I, се задава стойност „0“ за съответния период за докладване.
 2. Стойностите на средните специфични емисии на CO₂ и на специфичните емисии на CO₂ не се включват в публикацията по член 11 за съответните производители и периоди за докладване.
 3. Освобождаването, предвидено в параграф 1, не се прилага през даден период за докладване в нито един от следните случаи:
 - а) по искане на производителя;
 - б) ако производителят поиска прехвърляне на превозни средства в съответствие с член 6а;
 - в) ако производителят е част от група свързани производители, които колективно са регистрирали повече от 100 превозни средства през дадения период за докладване, или при друг производител, за който не се прилага освобождаването по параграф 1.
 4. Производителите, които са част от група по смисъла на параграф 3, буква в), информират Комисията, ако са регистрирали по-малко от 100 превозни средства през даден период за докладване.
 5. Производителите, за които не се прилага освобождаването по параграф 1, информират Комисията през всеки период за докладване за всички свои свързани предприятия, които отговарят на условията за освобождаване по параграф 1.
 6. Производителите съобщават на Комисията необходимата информация, като използват предоставените от Комисията електронни инструменти.
9. Член 7 се изменя, както следва:
- а) в параграф 1, първа алинея, въвеждащото изречение се заменя със следното:

„За да се определи дали даден производител изпълнява своите цели за специфичните емисии на CO₂ през периодите за докладване за годините

2025 — 2039 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, определени в съответствие с приложение I, точка 5, които съответстват на броя на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през даден период за докладване, умножен по:“;

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

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

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

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

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

д) параграф 2 се заменя със следното:

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

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

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

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

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

10. Въмъкват се следните членове 7а и 7б:

„Член 7а

Приписване на превозни средства на производител

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

а) превозните средства от категория N — на производителя на превозното средство, определен в член 3, точка 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400;

- б) превозните средства от категория М — на производителя на първичното превозно средство, определен в член 3, точка 29 от Регламент (ЕС) 2017/2400;
- в) превозните средства от категория О — на производителя на превозното средство, определен в член 2, точка 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362;

Член 7б

Изчисляване на средните специфични емисии на CO₂ от превозни средства от категория М

За превозни средства от категория М се прилага следното:

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

б) въпреки това, по искане на производителя, посочен в член 7а, точка б), и ако е изпълнено условието, посочено в параграф 3, ново тежкотоварно превозно средство от категория М се разглежда с оглед на специфичните емисии на CO₂ на неговото първично превозно средство в точка 2.2.3 от приложение I и не се разглежда в точка 2.2.2 от приложение I

в) посоченото в буква б) искане за ново тежкотоварно превозно средство от категория М не е допустимо, ако производителят му съгласно определението в член 7а, буква б) и производителят на неговото комплектовано или напълно комплектовано превозно средство съгласно определението в член 3, параграф 4а от Регламент (ЕС) 2017/2400 са свързани предприятия или едно и също юридическо лице. Като отправя такова искане, производителят декларира, че това условие е изпълнено, и при поискване предоставя подкрепяща информация на Комисията.

г) Комисията, с подкрепата на Агенцията, своевременно предоставя в електронен формат инструментите и процедурните насоки, необходими на производителите, за да отправят исканията, посочени в буква б).“;

11. Член 8 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1, буква а) „до 2029 г.“ се заменя със „след 2029 г.“;
- б) буква б) от параграф 1 се заличава;
- в) параграф 2 се заменя със следното:

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

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

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

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

12. Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

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

б) когато са установени грешки, дължащи се на грешни входни данни или други причини при изпълнението на определянето на CO₂;

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

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

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Комисията взема предвид отклоненията, посочени в параграф 1, за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на даден производител, както и еталонните емисии на CO₂, и разглежда възможността за съответно изменение на решенията, взети в съответствие с член 11. Комисията не е длъжна да взема предвид отклоненията, ако преизчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на даден производител или на еталонните емисии на CO₂ е довело до отклонение от по-малко от 0,1 %.“;

13. член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Оценяване на еталонните емисии на CO₂

1. За да се гарантира стабилността и представителността на еталонните емисии на CO₂ на подгрупите превозни средства, за които се прилага период за докладване от 2024 г. или по-късно като референтен период съгласно точка 3.2 от приложение I, Комисията оценява прилагането на условията, при които са определени еталонните емисии на CO₂, и определя дали тези емисии са били неоснователно увеличени и ако това е така, как да бъдат коригирани.

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

14. Член 11 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1 втора алинея се заменя със следното:
„Списъкът, който трябва да бъде публикуван до 30 април на годината, следваща годината, в която даден референтен период е приключил, включва еталонните емисии на CO₂, определени през въпросния референтен период.“
- б) параграф 2 се заменя със следното:
„2. Комисията изменя актовете за изпълнение, приети съгласно параграф 1:
- а) когато процедурите за одобряване на типа, посочени в Регламент (ЕО) № 595/2009, се изменят, с изключение на измененията, свързани със стойностите на полезния товар и броя на пътниците, използвани за определяне на емисиите на CO₂, по такъв начин, че нивото на емисиите на CO₂ от представителните превозни средства, специфицирани съгласно настоящия параграф, да се увеличава или намалява с повече от 5 g CO₂/km:
- i) целта за специфичните емисии на CO₂ се определя в съответствие с приложение II, точка 1;
- ii) новите стойности се публикуват в допълнение към предишните стойности, като се посочва периодът за докладване, когато се прилагат за първи път;
- б) когато приложенията са изменени в съответствие с член 14, параграф 1, букви а) — е):
- i) публикуваните по-рано еталонни емисии на CO₂ се преизчисляват в съответствие с приложение I, като се вземат предвид параметрите, изменени съгласно една от точките от член 14, параграф 1, букви а) — е);
- ii) преизчисленият набор от еталонни емисии на CO₂ се публикува и заменя предходния набор от еталонни емисии, считано от периода за докладване, през който изменените параметри съгласно една от точките от член 14, параграф 1, букви а) — е) се прилагат за първи път.“;
- в) добавя се следният параграф:
- „3. В случай на изменения на процедурите за одобряване на типа, посочени в параграф 2, буква а), актът за изпълнение за изменение определя или установява методика за определяне на едно или повече представителни превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, включително статистическите им тежести и стойностите на полезния товар и броя на пътниците, които да се използват за определяне на емисиите на CO₂, въз основа на която се определя корекцията, посочена в параграф 2, буква а), като се вземат предвид данните от мониторинга, докладвани съгласно настоящия регламент, и техническите характеристики на превозните средства, изброени в член 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.“;

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

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

16. вмъкват се следните членове 13а—13е:

„Член 13 а

Мониторинг и докладване от страна на държавите членки

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

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

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

3. Превозните средства, проектирани и конструирани или приспособени за използване от гражданската защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред, са предмет на задължението по настоящия член, освен ако не са освободени въз основа на други разпоредби.

4. Превозните средства, регистрирани за използване от гражданската защита, противопожарните служби, спешната медицинска помощ и силите, отговорни за поддържането на обществения ред, и превозните средства, регистрирани за използване от въоръжените сили, са предмет на задължението по настоящия член, независимо дали са освободени от член 3а, освен ако не са освободени въз основа на други разпоредби.

Член 13б

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

1. Производителите или другите субекти, отговорни за определянето на тежкотоварно превозно средство, които са адресати на задълженията по член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400 или член 8 от регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362, докладват данните за новото тежко превозно средство съгласно разпоредбите на част Б от приложение IV.

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

Настоящият параграф не се прилага за производители или други субекти, освободени в съответствие с член 6б.

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

3. Задължението за докладване съгласно член 13а, параграфи 3 и 4 се прилага за производителите и другите субекти по смисъла на параграф 1.

Член 13в

Централен регистър за данни относно тежкотоварните превозни средства

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

Регистърът е публично достъпен, с изключение на вписванията с данни, изброени в точка 3.2.2 от приложение V.

По отношение на вписването за данни 23, посочено в част Б, точка 2 от приложение IV, стойността се оповестява публично като данни за обхват, както е посочено в част В от приложение IV.

2. Регистърът се управлява от Агенцията, която действа от името на Комисията.

Член 13г

Мониторинг на резултатите от изпитванията за проверка в пътни условия

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

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

Член 13г

Качество на данните

1. Компетентните органи и производителите носят отговорност за точността и качеството на данните, които докладват в съответствие с членове 13а и 13б. Те информират без забавяне Комисията за всички открити грешки в докладваните данни.

2. Комисията извършва собствени проверки на качеството на данните, докладвани съгласно членове 13а и 13б.

3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните или установи при своя собствена проверка несъответствия в набора от данни, тя предприема, когато е целесъобразно, необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в регистъра, посочен в член 13в.

4. Комисията може, чрез актове за изпълнение, да определи мерките за проверка и коригиращите мерки, посочени в параграфи 2 и 3 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16.

Член 13е

Административни глоби

1. Комисията може да налага административна глоба в следните случаи:

а) ако установи, че данните, докладвани от производителя съгласно член 5 от настоящия регламент, се отклоняват от данните, посочени в регистъра на производителя или в сертификата за одобрение на типа на двигателя, издаден съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009, и това отклонение е умишлено или се дължи на груба небрежност;

б) ако данните не са представени в приложимия срок по член 5, параграф 1 и забавянето не може да бъде надлежно обосновано.

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

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

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

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

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

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

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

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

17. член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Изменения на приложенията

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 с цел изменение на следните елементи в приложение I, за да се вземат предвид техническият прогрес, развитието на логистиката на товарния транспорт, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответното законодателство за одобряване на типа, по-специално регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕС) 595/2009:
 - а) критериите за определяне на подгрупите превозни средства, определени в точка 1.1;
 - б) критериите за определяне на подгрупите специализирани превозни средства, определени в точка 1.2;
 - в) критериите за експлоатационните обхвати на различните технологии за силово предаване, определени в точка 1.3;
 - г) списъка на профилите на движение, определени в точка 1.4;
 - д) списъка на профилите на движение, посочени в точка 2.1;
 - е) полезния товар, броя на пътниците, масата на пътниците, технически допустимия максимален товар, технически допустимия максимален брой пътници и товарен обем на подгрупите превозни средства *sg*, определени в точка 2.5;
 - ж) стойностите за годишния пробег, определени в точка 2.6.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 17 за изменение на следните елементи в приложение IV:
 - а) изискванията за данните, посочени в части А и Б, за да се вземат предвид техническият прогрес, необходимите корекции въз основа на прилагането на настоящия регламент и измененията на съответното законодателство за одобряване на типа, по-специално регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕС) 595/2009;
 - б) актуализиране или адаптиране на обхватите, посочени в част В от приложение I, за да се отчетат промените в конструкцията на тежкотоварните превозни средства и да се гарантира, че обхватите остават валидни за целите на осигуряване на информация и съпоставимост;
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 17 за изменение на следните елементи в приложение V:
 - а) адаптиране на предвидената в приложение V процедура за мониторинг и докладване, за да се отчете опитът, натрупан при прилагането на настоящия регламент, и да се адаптира към техническия прогрес;

б) изменение на точка 3.2 чрез добавяне на нови данни, които са добавени в регистъра.“

18. член 15 се заменя със следното:

„Член 15
Преглед

През 2028 г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент и ще представи доклад на Европейския парламент и Съвета с резултатите от прегледа.

Ако е необходимо, докладът ще бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент.“

19. Член 17 се изменя, както следва:

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

„Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент].“;

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

Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, може да бъде отеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета.“

в) в параграф 6) текстът „член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1“ се заменя със следното: „Член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1“;

20. Приложения I, II и III към Регламент (ЕС) № 2019/1242 се заменят с текста в приложение I към настоящия регламент;

21. Текстът в приложение II към настоящия регламент се добавя като приложения IV, V и VI към Регламент (ЕС) 2019/1242.

Член 2

Отменяне на Регламент (ЕС) 2018/956

Регламент (ЕС) 2018/956 се отменя, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на прилагане].

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

Член 3
Влизане в сила

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 [*до Службата за публикации: моля въведете календарната година = годината, в която се пада 1^{ви} юли след влизането в сила на настоящия акт*].

Въпреки това по отношение на периодите за докладване преди [*До Службата за публикации: моля, въведете датата = датата на прилагане*] продължават да се прилагат Регламент (ЕС) 2019/1242, приложим на 30 юни [*до Службата за публикации: моля, въведете календарната година = годината, в която се пада 1 юли след влизането в сила на настоящия акт*] и Регламент (ЕС) 2018/956, приложим на 30 юни [*до Службата за публикации: моля, въведете календарната година = годината, в която се пада 1 юли след влизането в сила на настоящия акт*].

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

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандартите за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства в съответствие с увеличените амбиции на Съюза в областта на климата и по отношение на включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956

1.2. Съответни области на политиката

Функция 3 — Природни ресурси и околна среда

Дял 9 — Околна среда и действия в областта на климата

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

ново действие

ново действие след пилотен проект/подготвително действие²⁵

продължаване на съществуващо действие

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

1.4. Цел(и)

1.4.1. Общи цели

Общата цел на настоящото предложение е да се осигурят нови стандарти за емисиите с цел намаляване на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и да се допринесе за преминаването към мобилност с нулеви емисии в по-широкия контекст на повишените амбиции на ЕС в областта на климата до 2030 г. и неутралността на ЕС по отношение на климата до 2050 г.

1.4.2. Конкретни цели

С настоящото предложение се цели:

Да се намалят емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства в Съюза по икономически ефективен начин в съответствие с целите на ЕС в областта на климата, с което се допринася за повишаването на енергийната сигурност на Европа.

Да се предоставят ползи, генерирани от по-широкото разгръщане на превозни средства с по-висока енергийна ефективност, на европейските оператори и ползватели в областта на транспорта, по-голямата част от които са малки и средни предприятия.

Да се засили водещата роля на промишлеността в областта на технологиите и иновациите в ЕС чрез насочване на инвестиции към технологии с нулеви емисии.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

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

²⁵

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

Предложението ще гарантира намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, ще осигури ползи за транспортните оператори и ползвателите по отношение на качеството на въздуха и намаляването на потреблението на енергия и ще засили водещата роля в областта на технологиите и иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Очакват се и допълнителни съпътстващи ползи — повишена енергийна ефективност и подобрена енергийна сигурност.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Посочете показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Набелязани бяха следните показатели:

1. Средните емисии на CO₂ на целия парк нови тежкотоварни превозни средства в ЕС ще се проверяват ежегодно при одобряването на типа;
2. Общите емисии на парникови газове от ТПС ще бъдат наблюдавани чрез годишните инвентаризации на емисиите на парникови газове на държавите членки;
3. Броят и делът на новорегистрираните превозни средства с нулеви и ниски емисии ще се следят чрез годишните данни от мониторинга, представяни от държавите членки;
4. За равнището на иновациите ще се съди по новите патенти от европейски производители на автомобили в областта на технологиите за нулеви емисии, чрез публично достъпни бази данни за патентите;
5. Заетостта ще се следи посредством публично достъпните статистически данни на Евростат относно заетостта в Съюза по сектори.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

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

Новорегистрираните в Съюза производители на ТПС ще трябва да наблюдават и докладват емисиите и да спазват преразгледаните цели за специфични емисии на CO₂.

Държавите членки ще трябва да докладват ежегодно на Комисията и на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) техническите данни на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства.

1.2.5. 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 ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Изменението на климата е трансграничен проблем, който не може да бъде решен от действия само на национално или местно ниво. Поради това е необходимо координиране на действията в областта на климата на равнището на ЕС и действията на ЕС са обосновани с оглед на принципа на субсидиарност.

Инициативите на национално и местно равнище няма да бъдат достатъчни. Липсата на координирани действия от страна на ЕС би довела до риск от фрагментиране на пазара. Взети поотделно, отделните държави членки също биха представлявали пазар, който е твърде малък, за да доведе до промени на равнището на промишлеността и да създаде икономии от мащаба.

1.3.5. Изводи от подобен опит в миналото

Предложението се основава на съществуващото законодателство както в областта на мониторинга, така и в областта на задълженията за докладване и стандартите за емисиите на CO₂.

1.4.5. 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.²⁶, като чрез него ще се съдейства за осъществяването на двойния екологичен и цифров преход, към който Европа се стреми.

Настоящото законодателно предложение и съответните предложения в пакета „Подготвени за цел 55“ се допълват взаимно и са съгласувани помежду си, както и с предложението за Евро 7

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

Неприложимо

²⁶ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_bg

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

ограничен срок на действие

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.

неограничен срок на действие

– Изпълнение с период на започване на дейност от 2024 г. до 2025 г.,

– последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на управление²⁷

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 на които са предоставени 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

Неприложимо

²⁷ 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>

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Инициативата включва бюджетни кредити за съществуващите административни договорености на ГД „Действия по климата“ с JRC и увеличаване на вноската за ЕАОС.

Изисква се събиране на данни от различни източници, включително от държавите членки, производителите на автомобили и националните органи по одобряване на типа. Координацията на дейностите по събиране на данни се извършва от ЕАОС и ГД „Действия по климата“, подпомагани и от JRC.

Държавите членки и производителите докладват ежегодно данни за регистрациите на нови превозни средства. Тези данни формират основата за определяне на спазването на стандартите от страна на производителите и налагането на евентуални глоби. След това данните се потвърждават с решение на Комисията.

Предложението изисква допълнителна оценка на данните от страна на Комисията и ЕАОС поради новообхванатите групи превозни средства, разпоредбите относно освобождаванията на производителите на малки количества и прехвърлянето на превозни средства.

Данните за разхода на гориво и/или консумацията на електроенергия в реални условия на експлоатация, както са записани от системите за бордова диагностика на превозните средства, и данните за експлоатационните показатели ще се докладват ежегодно, включително за превозните средства, включени в обхвата. Съществуващите правни разпоредби за експлоатацията в реални условия бяха засилени от съзакондателя в сравнение с предложението на Комисията.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените методи на управление, механизми за осъществяване на финансирането, начини за плащане и стратегия за контрол

Предложението не изпълнява финансова програма, а разработва дългосрочна политика. Методът на управление, механизмите за финансиране на изпълнението, условията за плащане и стратегията за контрол във връзка с процентите на грешка не са приложими.

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

Предвидените методи за контрол са определени във Финансовия регламент и в Правилата за прилагане. Настоящото предложение не се отнася до разходна програма.

Ефективното и правилно наблюдаване на данните от регистрацията на превозните средства е от съществено значение за гарантиране на правна сигурност при прилагането на законодателството и на еднакви условия за конкуренция между различните производители.

Събирането на данни от експлоатацията в реални условия и процедурата за проверка по време на експлоатация ще гарантират, че нередностите в данните от регистрацията на превозните средства се откриват и своевременно се предприемат

ефективни коригиращи мерки, както и че те ще послужат за гарантиране на дългосрочната ефективност на целите на ЕС за емисиите на CO₂.

Основните системи за вътрешен контрол включват проверка на докладваните регистрационни и технически данни.

- 2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (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 да 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

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

Освен че ще се прилага Финансовият регламент с цел предотвратяване на измами и нередности, по-строгите изисквания за намаляване на CO₂ и разширяването на обхвата, предвидени в настоящото предложение, ще се съпровождат от засилен мониторинг и докладване на проверки в експлоатация и подаване на набори от данни за емисиите в реални условия на движение.

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	Многогод./ едногод. ²⁸	от държави от ЕАСТ ²⁹	от държави кандидатк и ³⁰	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
3	09 02 03 — Сметчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към тях	Многогод.	ИМА	Не	Не	Не
3	09 10 02 Европейска агенция за околната среда	Многогод.	ДА	ДА	НЕ	НЕ
7	20 02 01 01 Договорно наети служители	Едногод.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

Поискани нови бюджетни редове: Неприложимо

²⁸ Многогод. = Многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = Едногодишни бюджетни кредити.

²⁹ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁰ Държави кандидатки и ако е приложимо — потенциални кандидати 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. EUR (до 3-ия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка		3	„Природни ресурси и околна среда“					
ГД: Действия по климата			2023	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
Бюджетни кредити за оперативни разходи								
09 02 03 — Сметчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към тях	Поети задължения	1.		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Плащания	2.		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми								
		3.						
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Действия по климата“	Поети задължения	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Плащания	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- JRC ще играе ключова роля при оказването на подкрепа на Комисията, като извърши част от необходимата техническа работа. Съществува административно споразумение между ГД „Действия по климата“ и JRC (Съвместния изследователски център).

Агенция: ЕАОС — Европейска агенция за околна среда		2023	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Дял 1: Разходи за персонал	Поети задължения	(1a)	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

	Плащания	(2 а)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
Дял 2: Инфраструктура	Поети задължения	1б		0,080	0,080			0,160
	Плащания	(2б)		0,080	0,080			0,160
Дял 3: Оперативни разходи	Поети задължения	[1в]			0,020	0,040	0,040	0,100
	Плащания	[2в]			0,020	0,040	0,040	0,100
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми								
		3.						
ОБЩО бюджетни кредити за агенция ЕАОС *	Поети задължения	=1а+1б+1в		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Плащания	=2а+2б+2в		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

* Отражението върху бюджета на допълнителните финансови средства за Европейската агенция за околна среда ще бъде компенсирано чрез компенсаторно намаление от бюджета на LIFE, по-конкретно от бюджетен ред 09 02 03 на ГД „Действия по климата“ за смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него.

- Разходи за персонал Ще бъдат необходими допълнителен срочно нает служител (AD) и един допълнителен договорно нает служител (CA), които да подпомагат: и) осигуряване на координацията, подготовката и последващите действия във връзка със събирането, анализа и обработката на допълнителни данни, необходими за управление на увеличаването на абсолютния брой на емисиите от превозните средства, подлежащи на мониторинг и докладване, ii) прилагането и използването на системата за докладване, системите за осигуряване и контрол на качеството на данните за такива нови превозни средства в разширен обхват, както и управлението на данните и техническото бюро за техническа помощ за допълнителните производители.

Необходими са трима допълнителни договорно наети служители (двама от тях трябва да започнат работа през 2024 г.) за следните задачи:

Подкрепа за подготовката и разработването на редица подробни методики за сертифициране (например: за доказване на съответствие с критериите за качество на ЕС по отношение на поглъщанията на въглерод, както е посочено в член 8 от предложението подходящ регламент);

Събиране на данни относно мониторинга, докладването и проверката, например за редица дейности за улавяне на въглероден диоксид, свързани с възстановяването на влажни зони, управлението на културите и инициативите за залесяване/повторно залесяване;

Подкрепа за осигуряване на връзки между регистрите (например: на схемите за сертифициране и националните инвентаризации на парниковите газове).

- Разходи за инфраструктура и оперативни разходи: ЕАОС ще се нуждае от първоначални инвестиции в ИТ през първите две години (на обща стойност 160 000 евро) за обработка на данни, за да провери съответствието със стандартите и за обработката на по-голям брой превозни средства и производители. Ще бъдат необходими периодични годишни разходи за ИТ, както и за поддържане и редовно актуализиране на работните процеси за докладване, базите данни MSSQL и други инструменти за процеси на информационните технологии.

ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи			2023	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
	Поети задължения	4.		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Плащания	5.		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 3 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Плащания	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

млн. EUR (до 3-ия знак след десетичната запетая)

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

2023	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
------	------	------	------	------	------

ГД: Действия по климата								
○ Човешки ресурси			0,091	0,091	0,091	0,091		0,364
○ Други административни разходи								
ОБЩО за ГД „Действия по климата“	Бюджетни кредити		0,091	0,091	0,091	0,091		0,364

Необходим е един еквивалент на пълно работно време (ЕПРВ) за управление на допълнителните данни.

ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)		0,091	0,091	0,091	0,091		0,364
--	------------------------------------	--	-------	-------	-------	-------	--	--------------

млн. EUR (до 3-ия знак след десетичната запетая)

		2023	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Плащания		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

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

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони евро (до 3-ия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и		2023	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
	РЕЗУЛТАТИ						

результатите ↓	Вид ³¹	Среден разход	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	Общ бр.	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1... ³²														
Резултат														
Резултат														
Резултат														
Междинен сбор за конкретна цел № 1														
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2:														
Резултат														
Междинен сбор за конкретна цел № 2														
ОБЩО														

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

3.2.3.1. Очаквано отражение върху човешките ресурси на ЕАОС

- 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. EUR (до 3-ия знак след десетичната запетая)

³¹ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

³² Описана в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“

	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
--	------	------	------	------	------

Срочно наети служители (степени AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Срочно наети служители (степени AST)					
Договорно нает персонал	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Командировани национални експерти					

ОБЩО	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Изисквания по отношение на персонала (ЕПРВ):

	2024	2025	2026	2027	ОБЩО
--	------	------	------	------	------

Срочно наети служители (степени AD)	1	1	1	1	1
Срочно наети служители (степени AST)					

Договорно нает персонал	3	4	4	4	4
Командировани национални експерти					

ОБЩО	4	5	5	5	5
-------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Очаквани нужди от бюджетни кредити в Комисията

3.2.3.3. 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. EUR (до 3-ия знак след десетичната запетая)

		Година 2024	Година 2025	Година 2026	Година 2027	ОБЩО
--	--	----------------	----------------	----------------	----------------	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка						
Човешки ресурси		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Други административни разходи						
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Извън ФУНКЦИЯ 7 ³³ от многогодишната финансова рамка		Неприложи мо	Неприложи мо	Неприложи мо	Неприложи мо	Неприложи мо
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

³³ 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.

Човешки ресурси						
Други административни разходи						
Междинен сбор ИЗВЪН ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		Неприложи мо	Неприложи мо	Неприложи мо	Неприложи мо	Неприложи мо

ОБЩО		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
-------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други административни разходи, 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.

3.2.3.4. Очаквани нужди от човешки ресурси

- Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година 2023	Година 2024	Година 2025	Година 2026	Година 2027
О Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)					
20 01 02 03 (Делегации)					
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)					
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)					
О Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ) ³⁴					
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)		1	1	1	1
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)					
XX 01 xx yy zz ³⁵	в централата				
	в делегациите				
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)					
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)					
ОБЩО		1	1	1	1

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

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:

Длъжностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	За Комисията ще бъде необходим 1 договорно нает служител за справяне с по-голямата сложност и разширения обхват на законодателството и свързаното с него допълнително наблюдение и управление.

3.2.4 Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- Предложението/инициативата:

³⁴ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

³⁵ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

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

Не се предвиждат допълнителни оперативни разходи. При всички случаи евентуалните разходи ще бъдат по линия на финансовия пакет за програмата LIFE.

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

- налага преразглеждане на МФР.

3.2.5. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

- не предвижда съфинансиране от трети страни
- предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

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

	2023	2024	2025	2026	2027	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 отражение:

- върху собствените ресурси

- върху разните приходи

Моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

млн. EUR (до 3-ия знак след десетичната

запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Статия 4 2 9						

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

³⁶

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.

не е приложимо

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

Приходи могат да бъдат осигуряване от такси за извънредни количества емисии на CO₂. Приходите, дължими от производителите, ще продължат да се смятат за приходи за общия бюджет на ЕС.