

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 253/2014 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 26 февруари 2014 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства до 2020 г.****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

(1) Съгласно член 13, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾, Комисията трябва да извърши преглед на условията за постигане на целта от 147g CO₂/km до 2020 г., при условие че осъществимостта ѝ бъде потвърдена, включително формулите, посочени в приложение I към настоящия регламент и дерогациите, предвидени в член 11 от него. Целесъобразно е настоящият регламент да бъде възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и да допринесе за социална справедливост и устойчивост.

(2) Предвид връзката между емисиите на CO₂ и разхода на гориво, определянето на условията за намаляване на емисиите на CO₂ от леките търговски превозни средства би могло да допринесе и за намаляването по икономически ефективен начин на разхода на гориво и свързаните с него разходи за собствениците на такива превозни средства.

(3) Целесъобразно е да се поясни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 147 g CO₂/km емисиите на CO₂ следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ и мерките за прилагането му, както и с иновативните технологии.

(4) Съгласно техническия анализ в направената оценка на въздействието технологиите, необходими за изпълнение на целта от 147 g CO₂/km, са налице и необходимото намаление на емисиите може да бъде постигнато с пониски разходи в сравнение с прогнозите при предходния технически анализ, направен преди приемането на Регламент (ЕС) № 510/2011. Освен това разликата между настоящите средни стойности на специфичните емисии на CO₂ от новите леки търговски превозни средства и целта от 147 g CO₂/km също е намаляла. Следователно се потвърждава осъществимостта на постигането на тази цел до 2020 г.

(5) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители, произтичащо от необходимостта да се постигне съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, на голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и в резултат на това, незначителните ползи по отношение на намаляването на емисиите на CO₂ от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не следва да се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от 1 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани годишно в Съюза.

(6) Процедурата за предоставяне на дерогации на малките производители следва да бъде опростена, за да се осигури възможност за по-голяма гъвкавост по отношение на срока, в който трябва да бъде подадено заявление за дерогация от тези производители и в който Комисията трябва да вземе решение по предоставянето ѝ.

(7) За да се даде възможност на автомобилната промишленост да предприеме дългосрочни инвестиции и иновации, е желателно да се предоставят насоки за това по какъв начин следва да бъде изменен Регламент (ЕС) № 510/2011 за периода след 2020 г. Тези насоки следва да се основават на оценка на необходимите темпове

⁽¹⁾ ОВ С 44, 15.2.2013 г., стр. 109.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 14 януари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 11 февруари 2014 г.

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

на намаляване на емисиите, съобразена с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите на CO₂ при леките търговски превозни средства. До 2015 г. Комисията следва да извърши преглед на тези аспекти и представи доклад на Европейския парламент и на Съвета със заключенията си. Този доклад следва да включва, доколкото е целесъобразно, предложения за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011 с оглед на определянето на целите за емисиите на CO₂ за нови леки търговски превозни средства след 2020 г., включително евентуалното определяне на реалистична и постижима цел за 2025 г., въз основа на цялостна оценка на въздействието, която да е съобразена с необходимостта от запазването на конкурентоспособността на отрасъла и зависимите от него сектори, без да се отклонява от ясения темп на намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата. При изготвянето на тези предложения Комисията следва да гарантира, че те са възможно най-неутрални от гледна точка на конкуренцията и допринасят за социалната справедливост и устойчивостта.

- (8) Емисиите на парникови газове, свързани с енергийните доставки и производството и обезвреждането на превозни средства, са значителна част от сегашния цялостен въглероден отпечатък на автомобилния транспорт и вероятно значението им ще се увеличи съществено в бъдеще. Затова следва да бъде предприето действие на политическо равнище, което да насочва производителите към най-добрите решения, като се отчитат по-конкретно емисиите на парникови газове, свързани с производството на енергия за зареждане на превозни средства, като електричество и алтернативни горива, и като се гарантира, че тези емисии нагоре по веригата не нахвърлят ползите, свързани с по-доброто оперативно използване на енергията от превозните средства, което е целта съгласно Регламент (ЕС) № 510/2011.
- (9) Съгласно член 13, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 510/2011 от Комисията се изисква да публикува доклад относно наличието на данни за отпечатъка и товарносимостта и тяхното използване като показатели за полезност за определяне на целите за специфични емисии на CO₂, изразени чрез формулите, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 510/2011. Въпреки че тези данни са налице и възможното им използване бе разгледано в оценката на въздействието, заключението е, че от икономическа гледна точка е по-ефективно масата в готовност за движение да се запази като показател за полезност по отношение на целта за 2020 г. за леките търговски превозни средства.
- (10) Целесъобразно е да се запази подходът за определяне на целта въз основа на линейна зависимост между полезността на лекото търговско превозно средство и неговата цел за емисии на CO₂, изразена чрез формулите, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 510/2011, тъй като това позволява да се запази многообразието на пазара на леки търговски превозни средства и способността на производителите да задоволяват различни потребителски нужди, като по този начин се избягва всякакво необосновано нарушаване на

конкуренцията. Въпреки това е целесъобразно този подход да бъде актуализиран с цел да се отчетат най-новите налични данни относно регистрациите на нови леки търговски превозни средства.

- (11) В направената от нея оценка на въздействието, Комисията оцени наличието на данни за отпечатъка и използването на отпечатъка като показател за полезност във формулите, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 510/2011. Въз основа на тази оценка на въздействието Комисията направи заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата.
- (12) В Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че да се отрази в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO₂. Регламент (ЕС) № 510/2011 разширява обхвата на прегледа на процедурите за изпитване, така че да се включат леките търговски превозни средства. Необходимо е да се измени използваният понастоящем „Нов европейски цикъл на движение“ (NEDC), за да се гарантира неговата представителност по отношение на действителните условия на шофиране и да се избегне подценяването на действителните емисии на CO₂ и разхода на гориво. Колкото е възможно по-скоро следва да се постигне съгласие по нова, по-реалистична и надеждна процедура за изпитване. Работата в тази посока се осъществява чрез разработването на Световна хармонизирана процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP) в рамките на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации, но все още не е приключила. За да се гарантира, че посочените специфични емисии на CO₂ за новите пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства по-точно съответстват на действителната стойност на емисиите по време на нормални условия на употреба, WLTP следва да започне да се прилага колкото е възможно по-рано. С оглед на това в приложение I към Регламент (ЕС) № 510/2011 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и с приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията ⁽²⁾. При промяна на процедурите за изпитване граничните стойности, определени в приложение I към Регламент (ЕС) № 510/2011, следва да бъдат коригирани, за да се осигурят съпоставимо строги изисквания по отношение на производителите и класовете превозни средства. Ето защо Комисията следва да осъществи задълбочено изследване на съпоставимостта между циклите на изпитване по NEDC и по новата WLTP, за да се гарантира тяхната представителност по отношение на действителните условия на шофиране.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

- (13) За да се гарантира, че действителните емисии в световен мащаб са отразени по подходящ начин и измерените стойности на CO₂ са точно съпоставими, Комисията следва да вземе необходимите мерки елементите в процедурата за изпитване, които имат съществено въздействие върху измерените емисии на CO₂, да бъдат точно определени с цел предотвратяване на използването на възможностите за гъвкавост на цикъла на изпитване от страна на производителите. Следва да се разреши въпросът с отклоненията между стойностите на емисиите на CO₂ при одобряване на типа и емисиите от превозни средства, предлагани за продажба, включително чрез обмисляне на процедура за изпитване на съответствието в експлоатация, която следва да осигури независимо изпитване на представителна извадка от превозни средства за продажба, както и начини за третиране на случаи на явни значителни различия между емисиите на CO₂ при изследване и при първоначално одобряване на типа.
- (14) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно определяне на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства до 2020 г., не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (15) Поради това Регламент (ЕС) № 510/2011 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 510/2011 се изменя, както следва:

- 1) В член 1 параграф 2 се заменя със следното:

„2. С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел от 147 g CO₂/km за средните емисии от нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му, както и с иновативните технологии.“

- 2) В член 2 се добавя следният параграф:

„4. Член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от 1 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.“

- 3) В член 11, параграф 3 последното изречение се заличава.

- 4) Член 12 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. При заявление от доставчик или производител във връзка с това се взема предвид намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).

Общият принос на тези технологии за намаляване на целта за специфични емисии на производител може да бъде до 7 g CO₂/km.“;

- б) в параграф 2 уводната част се заменя със следното:

„2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативни технологии или пакети от иновативни технологии, посочени в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент. Тези подробни разпоредби съответстват на разпоредбите, установени с член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 443/2009, и се основават на следните критерии за иновативни технологии:“.

- 5) Член 13 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. До 31 декември 2015 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии и предвидените в настоящия регламент условия, както и на други въпроси, уредени в настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO₂ за нови леки търговски превозни средства за периода след 2020 г. Във връзка с това оценката на необходимите темпове за намаляване на емисиите е съобразена с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите на CO₂ при леките търговски превозни средства. Комисията представя резултатите от този преглед в доклад до Европейския парламент и Съвета. Докладът включва всякакви подходящи предложения за изменение на настоящия регламент, включително възможно определяне на реалистична и постижима цел, въз основа на изчерпателна оценка на въздействието, съобразена с необходимостта от запазването на конкурентоспособността на отрасъла на леки търговски превозни средства и зависимите от него сектори. Когато изготвя такива предложения, Комисията гарантира, че те са възможно най-неутрални от гледна точка на конкуренцията и допринасят за социалната справедливост и устойчивостта.“;

- б) параграф 6 се изменя, както следва:

и) втора алинея се заличава;

ii) четвърта алинея се заменя със следните две алинеи:

„Комисията определя чрез актове за изпълнение взаимно зависимите параметри, необходими за отразяване на промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (*). Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 15 и при условията, посочени в член 16 и член 17, с цел да адаптира формулите, посочени в приложение I, като използва методиката, приета съгласно първа алинея, и същевременно гарантира, че при старите и новите процедури за изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

(*) Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).“

6) В член 14 се вмъква следният параграф:

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

Съставено в Страсбург на 26 февруари 2014 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
D. KOURKOULAS

„2а. Когато комитетът, посочен в параграф 1, не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕО) № 182/2011.“

7) В точка 1 от приложение I се добавя следната буква:

„в) считано от 2020 г.:

примерни специфични емисии на
$$CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 5

a = 0,096.“

Член 2

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