

Сряда, 8 юни 2022 г.

P9\_TA(2022)0234

## Стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства \*\*\*I

Изменения, приети от Европейския парламент на 8 юни 2022 г. към предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD))<sup>(1)</sup>

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

(2022/C 493/25)

### Изменение 1

#### Предложение за регламент

#### Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период.

- (1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период. **С приелането на Пакта за климата от Глазгоу през ноември 2021 г. страните по него признаха, че задържането на покачването на средната температура в световен мащаб до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период ще намали значително рисковете и въздействието на изменението на климата, и поеха ангажимент да повишат целите си за 2030 г. до края на 2022 г., за да се ускорят действията в областта на климата през това десетилетие от критично значение и да се преодолее недостигът при изпълнението на амбицията по отношение на целта от 1,5 °C.**

<sup>(1)</sup> Въпросът е върнат за междуинституционални преговори в компетентната комисия съгласно член 59, параграф 4, четвърта алинея от Правилника за дейността (A9-0150/2022).

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 2**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 2**

*Текст, предложен от Комисията*

- (2) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третира основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение <sup>(23)</sup>. Изключително тежките последствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

<sup>(23)</sup> Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019)0640 от 11 декември 2019 г.

*Изменение*

- (2) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третира основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение <sup>(23)</sup>. **В своята резолюция от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт Европейският парламент призова за извършване на необходимия преход към неутрално по отношение на климата общество най-късно до 2050 г., а в резолюцията си от 28 ноември 2019 г. относно извънредното положение по отношение на климата и околната среда обяви извънредно положение по отношение на климата и околната среда.** Изключително тежките последствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

<sup>(23)</sup> Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019)0640 от 11 декември 2019 г.

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 3**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 3**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (3) **Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси.** Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и 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) ЕС **има за цел да определи** до 2050 г. нова стратегия за растеж, **насочена към** превръщането на Съюза в справедливо и проспериращо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика **с динамични промишлени отрасли, които продължават да бъдат световни лидери в съответните си сегменти, и глобални двигатели на иновациите, като същевременно се осигуряват висококачествени работни места в Съюза.** Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. **В този смисъл Осмата програма за действие за околната среда, която изтича през 2030 г., си поставя за цел да се ускори по справедлив, равноправен и приобщаващ начин екологичният преход към кръгова икономика, която е неутрална по отношение на климата, устойчива, нетоксична, с ефективно използване на ресурсите, основана на енергия от възобновяеми източници, издръжлива и конкурентоспособна, както и да се опазва, да се възстановява и да се подобрява състоянието на околната среда, като се оказва подкрепа за и се надгражда върху набора от мерки и инициативи, обявени в Европейския зелен пакт.** Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои уязвими групи и групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания, хората с малцинствен расов или етнически произход **и лицата и домакинствата с ниски или по-ниски от средните доходи. Освен това преходът ще засегне регионите на Съюза по различен начин, особено структурно неблагоприятните, периферните и най-отдалечените региони.** Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 4**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 5**

Текст, предложен от Комисията

- (5) Съюзът си постави за цел до 2050 г. **неговата икономика** да постигне **климатична неутралност**. посредством Регламент (ЕС) [...] на Европейския парламент и на Съвета<sup>(24)</sup> тази цел беше заложена в европейското законодателство. 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.

<sup>(24)</sup> Регламент (ЕС) [...] от [...] 2021 г. на Европейския парламент и Съвета за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на **регламент** (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата)(ОВ L, .../...).

Изменение

- (5) Съюзът си постави за цел **най-късно** до 2050 г. да постигне **намаление до нулеви нетни емисии и отрицателни емисии след това**. С Регламент (ЕС) **2021/1119** на Европейския парламент и на Съвета<sup>(24)</sup> тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се въведе и **обвързваща, вътрешна за Съюза междинна цел в областта на климата** – до 2030 г. да се намалят нетните емисии на парникови газове (**т.е. емисиите** след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г.

<sup>(24)</sup> Регламент (ЕС) 2021/1119 от 30 юни 2021 г. на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на **регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999** (Европейски законодателен акт за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

**Изменение 5**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 6**

Текст, предложен от Комисията

- (6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.

Изменение

- (6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт. **Транспортният сектор е единственият сектор, в който емисиите се увеличават от 1990 г. насам. Това включва автомобилния транспорт с лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, които, взети заедно, имат дял от над 70 % от общите емисии от транспорта.**

**Изменение 6**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 6 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

- (6а) **От решаващо значение е индивидуалната мобилност да продължи да бъде физически и финансово достъпна за всички, по-специално за ежедневно пътуващите до работното място лица, които нямат достъп до качествен обществен транспорт или други решения за мобилност.**

Изменение

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 7**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 6 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (6б) *На Конференцията на ООН по изменението на климата през 2021 г., проведена в Глазгоу, Обединеното кралство (известна като COP26), беше приет ангажимент за ускоряване на глобалния преход към превозни средства с нулеви емисии. В рамките на посочената конференция беше поет и ангажимент този преход да бъде справедлив и устойчив, за да не бъдат изоставени нито един регион и нито една общност, като беше подчертано колко е важно да се осигури справедлив преход за работната сила, както и достоен труд и качествени работни места.*

**Изменение 8**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 7**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове.
- (7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове, **както и на зависимостта на Съюза от външни изкопаеми горива, включително от вноса на нефт, който само за 2018 г. възлиза на 227,5 милиарда евро и който продължава да бъде основният източник на енергия, потребяван от леките и лекотоварните автомобили (94 %). Въпреки че постепенно се прекратява потреблението на нефт, от решаващо значение е да не се прехвърля от една зависимост към друга. За да се гарантира дългосрочната жизнеспособност на европейското промишлено производство и за да се укрепи стратегическата автономност на Съюза, от съществено значение е Комисията да работи заедно с държавите членки и със заинтересованите лица от промишлеността с цел гарантиране на сигурността на веригата на доставки на стратегически материали и рядкоземни метали, необходими за технологиите с нулеви и ниски въглеродни емисии.**

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 9**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 7 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (7a) *Въпреки че преразглеждането на настоящия регламент е част от усилията за постигане на целите в областта на околната среда за декарбонизация на автомобилния транспорт, за да се противодейства на изменението на климата, в него следва също така да се вземат предвид значителните последици за обществото и промишлеността от този процес, така че да се гарантират заетост и достъпна мобилност за всички.*

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 10**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 8**

*Текст, предложен от Комисията*

- (8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(25)</sup>, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.

<sup>(25)</sup> Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

*Изменение*

- (8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г. **и за да се осигури ясен план за постигането на тази цел и да се допринесе за необходимите намаления на емисиите преди 2030 г.**, е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(25)</sup>, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. **За да бъде постигната тази цел, според икономически най-ефективния сценарий ще бъде необходимо елисиите в транспортния сектор да се намалят с около 90 %, а понастоящем транспортният сектор е единственият, в който емисиите на парникови газове нарастват. Успоредно с това е от изключително значение допълващото законодателство на Съюза, например Директива (ЕС) 2018/2001<sup>(25a)</sup>, да гарантира бързото внедряване на енергия от възобновяеми източници, така че автомобилният парк на Съюза да се захранва с допълнителна електроенергия от възобновяеми източници.** Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна. **В рамките на цифровия и екологичния преход следва да се предприемат също така мерки във връзка със значението на социалното измерение, за да се гарантира мобилност, достъпна за всички, включително въздействието на данъчното облагане на енергията върху финансовата достъпност, прякото и непрякото въздействие на по-високите цени на енергията върху транспорта в различните региони на Съюза, както и последиците за промишлеността, за да се гарантират заетостта и конкурентоспособността на промишлеността.**

<sup>(25)</sup> Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

<sup>(25a)</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).



Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 11

## Предложение за регламент

## Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (8a) Според неотдавнашни изследвания електрическите превозни средства с акумулаторни батерии вече могат да се конкурират с традиционните леки автомобили в няколко сегмента, що се отнася до общите разходи за техните собственици. Повишените стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства ще ускорят намаляването на общите разходи за собствениците на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, което ще направи тези превозни средства по-привлекателни за всички групи потребители в целия Съюз в сравнение с превозните средства, оборудвани с двигатели с вътрешно горене. По-амбициозните стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства за периода 2025 — 2030 г. ще ускорят и декарбонизацията на пазара на употребявани автомобили във всички сегменти на леките пътнически автомобили, което ще осигури по-големи ползи за потребителите с по-ниски и средни доходи.

## Изменение 12

## Предложение за регламент

## Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> 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 потребителите и гражданите що се отнася до качеството на въздуха и **икономиите** на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> са технологично неутрални. Има и ще има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. 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. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в прехода.
- (9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> 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 потребителите и гражданите, що се отнася до качеството на въздуха, **укрепването на енергийната сигурност и ефективност и свързаните с това икономии** на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> са технологично неутрални. Има и ще има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. 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, **като в същото време** технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели **(при положение че се гарантират точни и пълни данни за емисиите на тези типове превозни средства)** могат да запазят своята роля в прехода.



Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 14

## Предложение за регламент

## Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (10а) *Технологичните иновации са предпоставка за декарбонизация на мобилността в Съюза и поради това следва да бъдат подкрепяни. В условията на засилена международна конкуренция Съюзът и държавите членки следва да продължат да полагат усилия за проучване и разработване на инициативи, които насърчават полезните взаимодействия в сектора, например Европейския алианс за акумулаторни батерии, и да подкрепят публичните и частните инвестиции в европейските научни изследвания и иновации в областта на автомобилостроенето. Целта следва да бъде да се запази водещата позиция на Европа в областта на технологиите в този сектор, да се развият високи постижения в промишлеността в сферата на технологиите на бъдещето в Съюза и да се гарантира дългосрочната устойчивост и конкурентоспособност на неговата промишлена база.*

## Изменение 15

## Предложение за регламент

## Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (10б) *Някои държави членки обявиха планове за ускоряване на въвеждането на превозни средства с нулеви емисии чрез определяне на дата за прекратяване на пускането на пазара на нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, отделящи емисии на CO<sub>2</sub>, на тяхна територия преди датата, определена на равнището на Съюза. Комисията следва да установи възможните варианти за действие с цел да улесни прехода на държавите членки към лекотоварни превозни средства с нулеви емисии в съответствие с тези планове.*

## Изменение 16

## Предложение за регламент

## Съображение 10 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (10в) *Ясните регулаторни сигнали следва да предоставят възможност на производителите да вземат своите инвестиционни решения. Липсата на такива сигнали може да породи риск от загуба на конкурентоспособност и на лидерска позиция в областта на технологиите за автомобилната промишленост в Съюза в резултат на това, че не се инвестира бързо, както и загуба на пазарен дял на световните и вътрешните пазари.*

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 17

## Предложение за регламент

## Съображение 10 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (10g) *Засилването на социалния диалог в автомобилната промишленост е от решаващо значение в рамките на процеса на договаряне и приемане на териториалните планове за справедлив преход и на националните социални планове във връзка с климата на равнището на производителите, на регионално и на секторно равнище. От решаващо значение е да се гарантира преобразуването на работната сила в определена географска област по начин, който отразява възможностите в региона.*

## Изменение 18

## Предложение за регламент

## Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които поражда все по-мощното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. Когато е необходимо, следва да се **предвиди** финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.
- (11) Към целта в преразгледаните стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които поражда все по-мощното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, **като същевременно се вземат предвид характерните особености на всяка държава членка**, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите, **като същевременно се запазят равнищата на заетост в автомобилния сектор в Европа. Следва да се обърне специално внимание на въздействието, което ще окаже този преход върху микропредприятията и МСП по веригата на доставки.** Когато е необходимо, следва да се **предостави** финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, **Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд**, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. **Освен това ще бъде необходим и специален поток на финансиране на равнището на Съюза за прехода в автомобилния сектор, за да се предприемат мерки за преодоляване по-специално на евентуалните отрицателни въздействия върху заетостта.** Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 19**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 12**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия<sup>(26)</sup> предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за 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. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява **на всеки две години** в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от **двугодишните доклади** по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

<sup>(26)</sup> Съобщение на Комисията — Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021)0350, 5 май 2021 г.

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия<sup>(26)</sup> предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства прехода във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, **в условия на пълна прозрачност и в процес на консултации с всички заинтересовани лица, включително като са разгледа възможността за създаване на специален форум за социален диалог в автомобилния сектор.** Следва да се обърне специално внимание на МСП, **включително микропредприятията**, във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се **използват като основа препоръката на Съвета относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата** и Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни **и по-устойчиви.** Следва да се **разгледа и ролята, която могат да изпълняват обществените поръчки в рамките на варианта за преход, и в това отношение Комисията следва да обмисли възможността за преразглеждане на Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(26a)</sup>, за да гарантира привеждането ѝ в съответствие с целите на Регламента (ЕС) 2019/631.** Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява **всяка година** в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените **и потреблението на енергия при тези превозни средства, въздействието върху потребителите**, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), **развитието на дела на енергия от възобновяеми източници, които се изисква съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(26b)</sup>**, потенциала на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите

Сряда, 8 юни 2022 г.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

във веригата създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите, **по-специално в регионите с висок процент на работните места, свързани с веригата за създаване на стойност в автомобилостроенето, и елисите, свързани с възрастта на лекотоварните превозни средства, като същевременно се разглеждат възможностите за предприемане на действия с цел постигане на синхронно, справедливо от социална гледна точка и издържано от екологична гледна точка постепенно извеждане от експлоатация на по-старите превозни средства.** Докладът за напредъка ще черпи информация и от **докладите** по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. **Комисията следва също така да се консултира с широк кръг независими експерти, заинтересовани лица и национални и регионални администрации, за да се гарантира всеобхватна база от знания.** Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха **и на водородни леки автомобили с технология за бордова система за съхранение на водород**, ще открият перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

<sup>(26)</sup> Съобщение на Комисията — Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021)0350, 5 май 2021 г.

<sup>(26a)</sup> Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 188, 12.7.2019 г., стр. 116).

<sup>(26b)</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 20

## Предложение за регламент

## Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12a) Въпреки че настоящият регламент се прилага само за новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, важно е той да бъде включен в един по-всеобхватен план за действие в целия Съюз за декарбонизация на съществуващия автомобилен парк, с цел да се опазват околната среда и здравето на гражданите във всички държави членки. Поради бавния темп на обновяването си настоящият автомобилен парк ще продължи да бъде фактор, който допринася за слабите екологични резултати през дълъг период от време в бъдеще. Освен това съществуващият пазар на употребявани замърсяващи превозни средства в Централна и Източна Европа поражда риск от изместване на замърсяването към по-слабо развитите в икономическо отношение региони в Съюза. Постигането на амбициозните цели в областта на климата през 2050 г. следва да бъде обвързано с правото на всички граждани на Съюза на по-чист въздух. За да се ускори намаляването на емисиите от съществуващия автомобилен парк, от изключително значение е Комисията незабавно да предложи законодателни мерки с цел създаване на уредба, която благоприятства модернизацията, и да насърчава използването на наличните понастоящем технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, например нисковъглеродни горива или светлини с по-ниска консумация на енергия, да ускори преминаването към други видове транспорт на товари и пътници, да насърчава по-благоприятни за околната среда транспортни навици, например съвместно ползване на автомобили, екологосъобразна мобилност и обществен транспорт в градовете, и да съдържа мерки, които имат за цел справяне с евентуалния риск от изместване на въглеродни емисии от автомобилната промишленост в рамките на Съюза.

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 21

### Предложение за регламент

#### Съображение 12 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(126) С цел да се осигури съгласуваност с новата цел на Съюза в областта на климата за 2030 г., както и с повишените стандарти за CO<sub>2</sub>, следва да се предложи актуализация на Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1a)</sup>, включително възможността за разширяване на нейното приложно поле, за да включва превозните средства, притежавани или закупени на лизинг от частни дружества при определен размер на автомобилния парк, с цел да се насърчи търсенето на превозни средства с нулеви емисии. Като се има предвид, че превозните средства от корпоративните автомобилни паркове навлизат по-бързо на частния пазар, това ще позволи по-бързо създаване на пазар на употребявани превозни средства с нулеви емисии, което ще бъде особено важно за регионите, в които преходът ще се окаже по-труден, а също така ще допринесе за по-бързо изравняване на цените с тези на конвенционалните превозни средства в Съюза.

<sup>(1a)</sup> Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на чисти пътни превозни средства с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).



Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 22**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 13**

Текст, предложен от Комисията

- (13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС **е необходимо** да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, **както е определено в** Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(27)</sup>.

<sup>(27)</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

Изменение

- (13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС **следва** да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, **което е от решаващо значение за постигането на по-строгите цели. Поради това, като се има предвид слабото и бавно прилагане на** Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(27)</sup>, **по-строгите цели по отношение на намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> следва да бъдат придружени от албициозен регламент относно инфраструктурата за алтернативни горива, предвиждащ албициозни задължителни цели за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на териториите на 27-те държави членки. Тези цели следва да бъдат допълнени от албициозни цели за разгръщането на частни зарядни точки в сградите в разпоредбите на Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета. <sup>(27a)</sup> Във връзка с това е от решаващо значение инвестициите за разгръщането на необходимата инфраструктура да бъдат продължени и увеличени.**

<sup>(27)</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

<sup>(27a)</sup> Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L 153, 18.6.2010 г., стр. 13).

**Изменение 23**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 13 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

- (13a) **Като се има предвид, че по света има над един милиард превозни средства, задвижвани с горива от изкопаеми източници, на които се дължат над 30 % от емисиите на CO<sub>2</sub> в световен мащаб, преобразуването на превозните средства с топлинна енергия в електрически е допълващо решение към предлагането на традиционните производители, предоставящо възможност за ускоряване на екологичния преход, като същевременно се защита на кръговата икономика;**

Изменение



Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 24**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 14**

Текст, предложен от Комисията

- (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 напаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.**

Изменение

- (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, **с което се подкрепя тяхната конкурентоспособност и се създават необходимите условия за бъдещи иновации, като същевременно се отчита необходимостта от осигуряване на ясна траектория за въвеждането на тези превозни средства, за да се гарантира приносът на сектора на автомобилния транспорт към постигането на целта на Съюза в областта на климата за 2030 г.**

**Изменение 25**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 15**

Текст, предложен от Комисията

- (15) 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) 2019/631. Поради това той следва да се премахне от 2030 г. **Преди тази дата и следователно през цялото десетилетие въпросният механизъм ще продължи да способства за навлизането на превозните средства с емисии 0–50 g CO<sub>2</sub>/km, включително на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, електрически превозни средства с горивни елементи, използващи водород и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа с добри показатели. След тази дата** хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.

Изменение

- (15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС 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) 2019/631. Поради това той следва да се премахне. Хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 26

## Предложение за регламент

## Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (15а) Съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 постигнатите чрез иновации намалявания на емисии, които не се отчитат в изпитването за одобрение на типа, понастоящем се вземат предвид чрез облекчения за екологични иновации, които могат да бъдат отчетени по отношение на целта на производителя за намаляване на емисиите. Намаляването на емисиите, което може да бъде заявено, понастоящем е ограничено до 7 g/km на производител. Тази горна граница следва да бъде коригирана в низходяща посока в съответствие с по-строгите цели, за да се гарантира, че тази система ще продължи да се прилага само за истинските иновации и няма да стимулира занижени амбиции по отношение на продажбата на превозни средства с нулеви емисии.

## Изменение 27

## Предложение за регламент

## Съображение 15 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- (15б) Подкрепата както за технологичните, така и за социалните иновации е важен елемент от насърчаването на по-бърз преход към мобилност с нулеви емисии. Вече е налице значително финансиране за иновации в средата на мобилността чрез различни инструменти на Съюза за финансиране, по-специално „Хоризонт Европа“, InvestEU, Фонда за регионално развитие, Кохезионния фонд, Фонда за иновации и Механизма за възстановяване и устойчивост. Докато амбициозните годишни цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> се очаква да стимулират иновациите по веригата на доставки в автомобилната промишленост, основната цел на настоящия регламент е да доведе до действително, ефективно и достоверно намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>.

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 28

## Предложение за регламент

## Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16а) Определените съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 цели се постигат частично чрез продажбите на хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV). Понастоящем емисиите от тези превозни средства се отчитат чрез използване на коефициент на използваемост, определен с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията<sup>(1а)</sup>, който представлява дела на изминатото разстояние с използване на акумулаторната батерия в сравнение с изминатото разстояние с използване на двигателя с вътрешно горене. Този коефициент на използваемост обаче не се основава на представителни данни в реални условия, а на приблизително изчисление. Комисията събира данни за разхода на гориво в реални условия чрез бордовите устройства за измерване на разхода на гориво в леките пътнически автомобили от 1 януари 2021 г. насап в съответствие с член 12, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/631. Коефициентът на използваемост за OVC-HEV следва незабавно да бъде преразгледан, като се използват посочените данни, за да се гарантира, че той отразява емисиите в реални условия на движение. Актуализираният коефициент на използваемост следва да се прилага най-късно от 2025 г. и следва да бъде преразглеждан, за да се гарантира, че продължава да бъде представителен за емисиите в реални условия.

<sup>(1а)</sup> Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване 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 достъпна до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

## Изменение 30

## Предложение за регламент

## Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18) За да се гарантира справедливо разпределение на усилията за намаляване на емисиите, двете криви на граничните стойности за по-леки и по-тежки леки търговски превозни средства следва да бъдат коригирани, за да отразяват по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>.

заличава се

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 121**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 21**

*Текст, предложен от Комисията*

- (21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1 000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1 000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1 000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от **2030** г. нататък.

*Изменение*

- (21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1 000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1 000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1 000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от **2036** г. нататък.

**Изменение 31**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 23**

*Текст, предложен от Комисията*

- (23) През **2026 г.** следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в **двугодишния** доклад.

*Изменение*

- (23) През **2027 г.** следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в **годишния** доклад.

Сряда, 8 юни 2022 г.

### Изменение 32

#### Предложение за регламент

#### Съображение 23 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) Важно е да се направи оценка на емисиите от лекотоварните превозни средства през целия ил жизнен цикъл на равнището на Съюза. За целта Комисията следва да разработи не по-късно от 31 декември 2023 г. обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данните за емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия ил жизнен цикъл, за да се получи обща представа за тяхното въздействие върху околната среда. Комисията следва да приеме последващи мерки, включително, когато е целесъобразно, законодателни предложения, с които се подкрепя постигането на напредък на Съюза при изпълнението на неговите амбиции в областта на климата. Освен това е важно да се разработи методика за оценка на общите екологични характеристики на превозните средства, изчислени не само от гледна точка на емисиите на CO<sub>2</sub>, но и като се вземе предвид цялостният отпечатък върху околната среда.

### Изменение 33

#### Предложение за регламент

#### Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(24) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно 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 ще се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.

(24) Приходите от таксите за извънредно количество емисии следва да се разпределят в подкрепа на справедливия преход към неутрална по отношение на климата икономика, и по-конкретно за намаляване на отрицателното въздействие върху заетостта на прехода в автомобилния отрасъл. Комисията следва да представи, когато е целесъобразно, предложение за създаване на такъв инструмент за финансиране. При това следва да се обърне внимание по-специално на засегнатите региони и общности, които може да се окажат по-уязвими поради наличието на интензивна автомобилна промишленост или поради специфичните си особености, които правят прехода към автомобилен транспорт с нулеви емисии по-труден, например най-отдалечените региони.

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 74****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 1 — буква -а (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1, параграф 4, буква а)

Текст в сила

Изменение

а) за средните емисии на парка от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 15 % намаление спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I;

**-а) в параграф 4 буква а) се заменя със следното:**

„а) за средните емисии на парка от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 15 % намаление спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I, **както е посочено в Регламент (ЕС) 2019/631, за да бъдат спазени производствените цикли;**“

**Изменение 35****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 1 — буква -а а (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 — параграф 4 — буква б

Текст в сила

Изменение

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 15 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I.

**-аа) в параграф 4 буква б) се заменя със следното:**

„б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 15 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I, **както е посочено в Регламент (ЕС) 2019/631.**“

**Изменение 36****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 1 — буква в**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 — параграф 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) **в параграф 6 думите „От 1 януари 2025 г.“ се заменят с „От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.“,**

в) параграф 6 **се заличава.**

Сряда, 8 юни 2022 г.

### Изменение 37

#### Предложение за регламент

Член 1 — параграф 1 — точка 3 — буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 — параграф 1 — буква а а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) добавя се следната буква:

„аа) „хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ (PHEV) означава превозно средство, задвижвано от комбинация от електрически двигател с акумулаторна батерия и двигател с вътрешно горене, които могат да функционират заедно или поотделно.“

### Изменение 38

#### Предложение за регламент

Член 1 — параграф 1 — точка 3 — буква б а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 — параграф 1 — буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) добавя се следната буква:

„ба) „корпоративно превозно средство“ означава превозно средство, притежавано или взето на лизинг от частно дружество, както е определено в Регламент (ЕО) № 2157/2001 на Съвета<sup>(1а)</sup>, и използвано за служебни цели;

<sup>(1а)</sup> Регламент (ЕО) № 2157/2001 на Съвета от 8 октомври 2001 г. относно Устава на Европейското дружество (SE) (ОВ L 294, 10.11.2001 г., стр. 1).



Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 41

## Предложение за регламент

## Член 1 — параграф 1 — точка 5 — буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 7 — параграф 10

Текст в сила

10. Не по-късно от 2023 г. Комисията **прави оценка на възможността за разработване на** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO<sub>2</sub> от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя **тази оценка** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.

Изменение

## аа) параграф 10 се заменя със следното:

„10. Не по-късно от 2023 г. Комисията **публикува доклад, в който излага** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO<sub>2</sub> от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл, **включително методика за оценката на емисиите на CO<sub>2</sub> от горивото и енергията, потребявани от тези превозни средства през целия им жизнен цикъл.** Комисията представя **този доклад** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.“

## Изменение 42

## Предложение за регламент

## Член 1 — параграф 1 — точка 5 — буква а б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 7 — параграф 10 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

## аб) влъква се следният параграф 10а:

„10а. От 1 януари 2024 г. производителите може доброволно да предоставят данни за емисиите на CO<sub>2</sub> в рамките на жизнения цикъл за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства на пазара на Съюза, посочени в параграф 10 от настоящия член, на компетентните органи, посочени в параграф 6 от настоящия член, и на държавите членки, които след това ги предоставят на Комисията в съответствие с параграф 2 от настоящия член. От 1 януари 2028 г. тези данни се включват в информацията, посочена в част А от приложения II и III;“

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 43****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 5 а (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 8 — параграф 4

Текст в сила

Изменение

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

**5а) В член 8 параграф 4 се заменя със следното:**

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

*В срок до 31 декември 2023 г. Комисията представя доклад, в който се описва подробно необходимостта от целево финансиране за осигуряването на справедлив преход в автомобилния сектор с цел спектиране на отрицателното въздействие върху заетостта и други отрицателни икономически последици във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, които са най-силно засегнати от прехода. Ако е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за създаване на инструмент на Съюза за финансиране с цел предприемане на мерки във връзка с тази необходимост и по-специално с цел координиране и финансиране на превантивните и противодействащите мерки за справяне с реструктурирането на местно и регионално равнище и за финансиране на обучението, преквалификацията и повишаването на квалификацията на работниците в автомобилния сектор, включително в рамките на производителите на автомобили, техните доставчици на компоненти и спомагателните услуги по поддръжка и ремонт, особено в малките и средните предприятия.*

*Инструментът за финансиране може да бъде под формата на специален инструмент за финансиране или да бъде част от Социалния фонд за климата или от преразгледания Фонд за справедлив преход. Всички приходи от такси за извънредно количество емисии се разпределят за тази цел.*

**Изменение 122****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 6**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 10 — параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

„След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната **2029** година включително.“;

„След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната **2035** година включително.“;

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 44****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 6 а (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 10 — параграф 4 — алинея 1

Текст в сила

4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, част А, точки 1 — 4 и 6.3, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза за календарна година.

Изменение

**6а) В член 10 параграф 4 се заменя със следното:**

„4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, част А, точки 1 — 4 и 6.3, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза за календарна година, **за годините до 2028 г. включително.**“

**Изменение 45****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 6 б (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 11 — параграф 1

Текст в сила

1. По заявление на доставчик или производител се взема предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).

Тези технологии се вземат предвид само ако методиката, по която се оценяват, може да осигури проверими, възпроизводими и съпоставими резултати.

Общият принос на тези технологии за намаляване на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производител може да бъде до 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Изменение

**6б) В член 11 параграф 1 се заменя със следното:**

1. По заявление на доставчик или производител се взема предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).

Тези технологии се вземат предвид само ако методиката, по която се оценяват, може да осигури проверими, възпроизводими и съпоставими резултати.

Общият принос на тези технологии за намаляване на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производител може да бъде до 7 g CO<sub>2</sub>/km **до 2024 г.;**

— 5 g CO<sub>2</sub>/km от 2025 г.;

— 4 g CO<sub>2</sub>/km от 2027 г.;

— 2 g CO<sub>2</sub>/km от 2030 г. до 2034 г. включително.

Сряда, 8 юни 2022 г.

Текст в сила

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на настоящия регламент с цел коригиране на горната граница, посочена в трета алинея от настоящия параграф, считано от 2025 г. нататък, за да се вземе предвид технологичното развитие, като същевременно се гарантира балансирано съотношение на равнището на тази горна граница спрямо средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите.

Изменение

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на настоящия регламент с цел коригиране **в низходяща посока** на горната граница, посочена в трета алинея от настоящия параграф, считано от 2025 г. нататък, за да се вземе предвид технологичното развитие, като същевременно се гарантира балансирано съотношение на равнището на тази горна граница спрямо средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите.

### Изменение 46

#### Предложение за регламент

#### Член 1 — параграф 1 — точка б в (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 11 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**бв) влъква се следният член:**

#### „Член 11а

##### Екодизайн

С цел да се гарантира, че преходът към мобилност с нулеви емисии допринася в пълна степен за целите на Съюза в областта на енергийната ефективност и кръговата икономика, в срок до 31 декември 2023 г. Комисията прави предложения, ако това е целесъобразно, за определяне на минимални изисквания за екодизайн за всички нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, включително изисквания за енергийна ефективност, дълготрайност и възможност за поправка за съществени части като светлини, електронни компоненти и акумулаторни батерии и минимални изисквания за оползотворяването на метали, пластмаси и суровини от изключителна важност, като се вземат предвид принципите, прилагани за други продукти, свързани с енергопотреблението, съгласно Директива 2009/125/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1а)</sup>.

<sup>(1а)</sup> Директива 2009/125/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за създаване на рамка за определяне на изискванията за екодизайн към продукти, свързани с енергопотреблението (ОВ L 285, 31.10.2009 г., стр. 10).“

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 47

## Предложение за регламент

## Член 1 — параграф 1 — точка б г (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 12 — параграф 3

Текст в сила

Изменение

3. За да се предотврати увеличаването на разликата с емисиите в реални условия, не по-късно от 1 юни 2023 г. Комисията оценява как могат да се използват **данните** за разхода на гориво и енергия, за да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво или енергия на превозните средства, определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, продължават да бъдат представителни за емисиите в реални условия с течение на времето за всеки производител.

Комисията ежегодно наблюдава и **отчита как** се развива разликата, посочена в първа алинея, **през периода 2021—2026 г. и с цел да се предотврати увеличаването на тази разлика, оценява през 2027 г. осъществимостта на механизъм** за коригиране на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя **от 2030 г. и ако е целесъобразно, представя законодателно предложение за въвеждане на такъв механизъм.**

**бг) В член 12 параграф 3 се заменя със следното:**

3. За да се предотврати увеличаването на разликата с емисиите в реални условия, не по-късно от 1 юни 2023 г. Комисията оценява как могат да се използват **получените в реални условия данни** за разхода на гориво и енергия, **събрани съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията** <sup>(1а)</sup>, за да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво или енергия на превозните средства, определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, продължават да бъдат представителни за емисиите в реални условия с течение на времето за всеки производител.

Комисията ежегодно наблюдава и **отчита как** се развива разликата, посочена в първа алинея, **от 2021 г. нататък и ако е целесъобразно, веднага щом са налице достатъчно данни и не по-късно от 31 декември 2026 г. представя законодателно предложение с цел да премахне тази разлика чрез коригиране на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя, като използва получени в реални условия данни, събрани съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията.**

**Освен това Комисията оценява по-специално данните за разхода на гориво и енергия, посочени в параграф 1 от настоящия член, за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане. Като използва тези данни, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да адаптира използваните за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане коефициенти на използваемост, с цел да се гарантира, че техните емисии са представителни за движението в реални условия от 2025 г. нататък.**

<sup>(1а)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията от 4 март 2021 г. за мониторинг и докладване на данни, свързани с емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили и от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010, (ЕС) № 293/2012, (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 на Комисията (ОВ L 77, 5.3.2021 г., стр. 8).

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 48****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 6 д (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 12 — параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**6д) В член 12 се добавя следният параграф:**

*„4а. В срок до 31 декември 2023 г. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да допълни настоящия регламент, като установи методиката за измерване и сравняване на ефективността на превозните средства с нулеви и ниски емисии въз основа на количеството електричество, което им е необходимо, за да изминат 100 километра. В тази методика се отчита по-специално отражението на разхода на електричество върху количеството ресурси, от които се нуждаят вътрешните акумулаторни батерии на такива превозни средства.*

*Не по-късно от 31 декември 2024 г. Комисията представя законодателно предложение на Европейския парламент и на Съвета за определяне на минималните прагове за енергийна ефективност за новите леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии, предлагани на пазара на Съюза.“*

**Изменение 50****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 9**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

„Член 14а

„Член 14а

Доклад за напредъка

Доклад за напредъка

До 31 декември 2025 г. и **на всеки две години** след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на **прехода**, включително чрез финансови средства.

**В срок** до 31 декември 2025 г. и **всяка година** след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на **справедливия преход**, включително чрез финансови средства.

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Текст, предложен от Комисията

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на **климатична** неутралност до 2050 г. Сред тях са въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, напредъкът към постигането на **целите при изграждането на инфраструктура** за зареждане с електричество и гориво, **както се изисква по** Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на **климатична неутралност при мобилността, последствията при потребителите**, напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии.“;

## Изменение

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на неутралност **по отношение на климата** до 2050 г. Сред тях са:

- a) **напредъкът по отношение на** въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, **както и по отношение на тяхната финансова достъпност и енергийна ефективност;**
- б) **въздействието върху потребителите, особено върху потребителите с ниски и средни доходи, и темпото на навлизане на превозните средства с нулеви и ниски емисии в тези потребителски сегменти, както и наличието и обхватът на мерките на равнището на Съюза, на равнището на държавите членки и на местно равнище в подкрепа на това навлизане;**
- в) **пазарът на употребявани превозни средства;**
- г) **напредъкът към постигането на достатъчна степен на изграждане на публична и частна инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, включително, но не само, напредъкът към постигането на целите съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива и Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1а)</sup>;**
- д) **напредъкът по отношение на увеличаването на количеството енергия от възобновяеми източници в Съюза в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001;**
- е) потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива, **включително синтетичните горива**, за постигане на **неутралност по отношение на климата в транспортния сектор;**
- ж) **емисиите от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, предлагани на пазара, в рамките на жизнения и/л цикъл, като се използва методиката, приета в съответствие с член 7, параграф 10;**



Сряда, 8 юни 2022 г.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- з) напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии, **като се вземат предвид заетостта и конкурентоспособността;**
- и) **въздействието върху заетостта, което трябва да бъде оценено чрез подробно картографиране на развитието на работните места в автомобилната промишленост, и въздействието върху регионите, в които се намират тези отрасли, както и мерките, включително финансови мерки, на равнището на Съюза, на равнището на държавите членки или на местно равнище, за спекчиране на социално-икономическите последици в тези региони, включително програми за повишаване на квалификацията и за преквалификация;**
- к) **потенциалният принос на допълнителните мерки на национално равнище и на равнището на Съюза, целящи намаляване на средната възраст и съответно на емисиите на автомобилния парк от лекотоварни превозни средства, например мерки за подпомагане на постепенното извеждане от употреба на по-старите превозни средства по социално справедлив и екологосъобразен начин;**
- <sup>(1а)</sup> Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L 153, 18.6.2010 г., стр. 13).

## Изменение 51

### Предложение за регламент

#### Член 1 — параграф 1 — точка 9

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 а — параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В съответствие с Препоръка (ЕС) .../... на Съвета [препоръка на Съвета относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата] държавите членки се приканват да изготвят териториални планове за справедлив преход за своята автомобилна промишленост в тесен диалог със социалните партньори, за да се насочва извеждането на структурните промени по социално приемлив начин и за да се избегнат социалните смущения.

Сряда, 8 юни 2022 г.

**Изменение 80****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 9 а (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14а а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**9а) Влъква се следният член:****„Член 14аа**

Допълнителни мерки в подкрепа на търсенето на леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза

В срок до 28 февруари 2023 г. Комисията представя законодателно предложение на Европейския парламент и на Съвета за увеличаване на дела на превозните средства с нулеви емисии в обществените и корпоративните паркове от лекотоварни превозни средства. Предложенията включват обвързващи мандати за нулеви емисии за собствениците и операторите на корпоративни и обществени автомобилни паркове, като същевременно се вземат предвид регионалните различия.“

**Изменение 53****Предложение за регламент****Член 1 — параграф 1 — точка 9 а (нова)**

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**9а) Добавя се следният член 14б:****„Член 14б**

В съответствие с член 3, параграф 1, буква б) от Директива (ЕС) .../... [преработена Директива за енергийната ефективност] държавите членки вземат предвид принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място в рамките на политиките, планирането и инвестиционните решения, свързани с разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество и алтернативни горива, включително по отношение на енергийната ефективност „от източника на гориво до потребителя“ на различните технологии с нулеви емисии.“

Сряда, 8 юни 2022 г.

#### Изменение 54

##### Предложение за регламент

##### Член 1 — параграф 1 — точка 9 б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14а б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

##### 9б) Влѣква се следният член 14аб:

##### „Член 14аб

Допълнителни мерки в подкрепа на прехода към леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза

В срок до ... [6 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 17 за хармонизиране на правилата за одобряване на типа на превозните средства с двигатели с вътрешно горене, преобразувани в превозни средства с електрическо задвижване с акумулаторна батерия или горивна клетка, за да се предостави възможност за одобряване на серии превозни средства. Комисията също така извършва оценка на въвеждането на правило за изчисляване на еквивалентите на CO<sub>2</sub> за превозните средства с двигатели с вътрешно горене, преобразувани в превозни средства с електрическо задвижване с акумулаторна батерия или горивна клетка, в контекста на прилагането на настоящия регламент.“

#### Изменение 55

##### Предложение за регламент

##### Член 1 — параграф 1 — точка 10 — буква а

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. През 2028 г. Комисията **ще извърши** преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на **двугодишните** доклади и **ще представи** доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

1. В срок до 2027 г. Комисията **извършва щателен** преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на **годишните** доклади и **представя** доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

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

Ако е необходимо, докладът **се придружава** от предложение за изменение на настоящия регламент.

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 56

## Предложение за регламент

## Член 1 — параграф 1 — точка 10 — буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 — параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) В член 15 се втѣква следният параграф:

„1а. При прегледа, посочен в параграф 1, Комисията докладва и за емисиите на CO<sub>2</sub> от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през целия им жизнен цикъл въз основа на методиката, посочена в член 7, параграф 10. Когато е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за допълване на настоящия регламент с цел да се предвидят мерки във връзка с посочените емисии.“

## Изменение 57

## Предложение за регламент

## Член 1 — параграф 1 — точка 10 — буква б а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 — параграф 6

Текст в сила

Изменение

ба) параграф 6 се заменя със следното:

6. До **31 декември 2020 г.** Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО, като има предвид необходимостта да се предостави на потребителите точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво, емисиите на CO<sub>2</sub> и замърсителите на въздуха **от** новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара, и прави оценка на възможностите за въвеждане на етикет за разхода на гориво и за емисиите на CO<sub>2</sub> за новите леки търговски превозни средства. **Когато е целесъобразно, прегледът се придружава от законодателно предложение.**

„6. В срок до ... [6 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО, като има предвид необходимостта да се предостави на потребителите точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво, емисиите на CO<sub>2</sub>, **емисиите на замърсители** на въздуха **и енергийната ефективност в реални условия по отношение на** новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара, и прави оценка на възможностите за въвеждане на етикет за разхода на гориво и за емисиите на CO<sub>2</sub> за новите леки търговски превозни средства.“

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 60

### Предложение за регламент

#### Приложение — параграф 1 — точка 1 — буква е

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I — част А — точка 6.3.1 — алинеи 1 и 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии **ZLEV коефициент**

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии

където:

където:

еталонна цел за специфичните емисии (specific emissions reference target) е еталонната цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, определена в съответствие с точка 6.2.1;

еталонна цел за специфичните емисии (specific emissions reference target) е еталонната цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, определена в съответствие с точка 6.2.1;

**ZLEV коефициент е (1 + y - x), освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, при което се използва съответно стойност 1,05 или 1,0 според случая;**

където:

y е дялът на превозните средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на нови леки пътнически автомобили, изчислен като общия брой на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всеки от тях се брои като ZLEV<sub>specific</sub> в съответствие със следната формула, разделен на общия брой на нови леките пътнически автомобили, регистрирани през съответната календарна година:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

За новите леки пътнически автомобили, регистрирани в държавите членки с дял на превозните средства с нулеви и ниски емисии в техния автомобилен парк под 60 % от средната стойност за Съюза през 2017 г. и с по-малко от 1 000 нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, регистрирани през 2017 г. (\*), ZLEV<sub>specific</sub> се изчислява, до 2029 г. включително, в съответствие със следната формула:

$$ZLEV_{specific} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Когато дялът на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на дадена държава членка от нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ралките в година между 2025 и 2028 г., надхвърля 5 %, тази държава членка не отговаря на критериите за прилагане на коефициента 1,85 през следващите години;

Сряда, 8 юни 2022 г.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

$x$  е 15 % за периода 2025—2029 г.

(\*) Делът на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк с нови леки пътнически автомобили в държава членка през 2017 г. се изчислява, като общият брой нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, регистрирани през 2017 г., се разделя на общия брой нови леки пътнически автомобили, регистрирани през същата година.“;

## Изменение 78

## Предложение за регламент

## Приложение I — параграф 1 — точка 2 — буква г

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I — част Б — точка 6.2.2.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) точка 6.2.2 се заменя със следното:

„6.2.2 Еталонни цели за специфичните емисии за периода 2030—2034 г.

Еталонни цели за специфичните емисии = EU fleet-wide target<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

където:

EU fleet-wide target<sub>2030</sub> е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;

$\alpha$  е  $a_{2030^*L}$ , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността  $TM_0$ , или  $a_{2030^*H}$ , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността  $TM_0$ ;

където

$$a_{2030,L} = e^{\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}}$$

$$a_{2030,H} = e^{\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{EU fleet-wide target}_{2025}}}$$

average emissions<sub>2021</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1;

$TM$  е съгласно определеното в точка 6.2.1;

$TM_0$  е съгласно определеното в точка 6.2.1“.

г) точка 6.2.2 се заменя със следното:

„6.2.2 Еталонни цели за специфичните емисии за периода 2030—2034 г.

Еталонни цели за специфичните емисии = EU fleet-wide target<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

където:

EU fleet-wide target<sub>2030</sub> е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

$\alpha$  е  $a_{2030^*}$ , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността  $TM_0$ , или  $a_{2021^*}$ , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността  $TM_0$ ;

където

$$a_{2030} = e^{\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}}$$

$a_{2021}$  е съгласно определеното в точка 6.2.1

average emissions<sub>2021</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1;

$TM$  е съгласно определеното в точка 6.2.1;

$TM_0$  е съгласно определеното в точка 6.2.1“.

Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 79

## Предложение за регламент

## Приложение I — параграф 1 — точка 2 — буква д

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I — част Б — точка 6.2.3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) добавя се следната точка 6.2.3:

„6.2.3. Еталонни цели за специфичните емисии от 2035 г. на татък

Еталонни цели за специфичните емисии = EU fleet-wide target<sub>2035</sub> + α · (TM-TM<sub>0</sub>)

където:

EU fleet-wide target<sub>2035</sub> е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;α е a<sub>2035,L</sub>, когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM<sub>0</sub>, или a<sub>2035,H</sub>, когато средната маса на изпитване новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM<sub>0</sub>;

където

$$a_{2035,L} = e^{\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}}$$

$$a_{2035,H} = e^{\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{EU fleet-wide target}_{2025}}}$$

average emissions<sub>2021</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM<sub>0</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1“.

д) добавя се следната точка 6.2.3:

„6.2.3. Еталонни цели за специфичните емисии от 2035 г. на татък

Еталонни цели за специфичните емисии = EU fleet-wide target<sub>2035</sub> + α · (TM-TM<sub>0</sub>)

където:

EU fleet-wide target<sub>2035</sub> е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;α е a<sub>2035</sub>, когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM<sub>0</sub>, или a<sub>2021</sub>, когато средната маса на изпитване новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM<sub>0</sub>;

където

$$a_{2035} = e^{\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}}$$

a<sub>2021</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1average emissions<sub>2021</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM<sub>0</sub> е съгласно определеното в точка 6.2.1“.



Сряда, 8 юни 2022 г.

## Изменение 69

## Предложение за регламент

## Приложение — параграф 1 — точка 2 — буква д а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I — част Б — точка 6.3.1

Текст в сила

Изменение

Еталонна цел за специфични емисии = (еталонна цел за специфични емисии – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2025</sub>)) **ZLEV коефициент**

където:

еталонна цел за специфични емисии (specific emissions reference target) е еталонната цел за специфични емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$  е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфичните емисии, определени в съответствие с точка 6.2.1;

**ZLEV коефициент е  $(1 + y - x)$ , освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, като в тези случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0;**

където:

*y* е делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на нови леки търговски превозни средства, който се изчислява като общия брой на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всяко от тях се брои за ZLEV<sup>specific</sup> съгласно формулата по-долу, разделен на общия брой нови леки търговски превозни средства, регистрирани през съответната календарна година [УРАВНЕНИЕ]

*x* е 15 %.

**да) в точка 6.3.1 първа и втора алинея се заменят със следното:**

Еталонна цел за специфични емисии = (еталонна цел за специфични емисии – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2025</sub>))

където:

еталонна цел за специфични емисии (specific emissions reference target) е еталонната цел за специфични емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$  е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфичните емисии, определени в съответствие с точка 6.2.1;