

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/1242 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 20 юни 2019 година****за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета****(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 <sup>(1)</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) В Парижкото споразумение се поставя, *inter alia*, дългосрочна цел в съответствие с целта повишаването на глобалната средна температура да се ограничи значително под 2°C над равнищата от прединдустриалния период, както и да се пропължат усилията то да се задържи до 1,5 °C над прединдустриалните равнища. Най-новите научни констатации, посочени в специалния доклад на Междуправителствения комитет по изменение на климата относно въздействието на глобалното затопляне с 1,5 °C спрямо нивата от прединдустриалния период и свързаните с него траектории на емисиите на парникови газове в световен мащаб, недвусмислено потвърждават отрицателните въздействия на изменението на климата. В този специален доклад се стига до заключението, че намаляването на емисиите във всички сектори е от решаващо значение за ограничаване на глобалното затопляне.
- (2) За да се допринесе за постигането на целите на Парижкото споразумение, е необходимо да се ускори преобразуването на целия транспортен сектор в посока към нулеви емисии, като се има предвид съобщението на Комисията от 28 ноември 2018 г., озаглавено „Чиста планета за всички — европейска стратегическа дългосрочна визия за просперираща, модерна, конкурентоспособна и неутрална по отношение на климата икономика“, в което се очертава визия за необходимите икономически и социални трансформации, като се ангажират всички сектори на икономиката и обществото, за да се осъществи преходът към нулеви нетни емисии на парникови газове до 2050 г. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта, значително вредящи на нашето здраве и околната среда, също трябва да бъдат незабавно драстично намалени.

<sup>(1)</sup> ОВ С 62, 15.2.2019 г., стр. 286.

<sup>(2)</sup> Позиция на Европейския парламент от 18 април 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 13 юни 2019 г.

- (3) Комисията прие пакети във връзка с мобилността на 31 май 2017 г. („Европа в движение: програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“) и 8 ноември 2017 г. („Към мобилност с ниски емисии — за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“). В пакетите се очертава положителна програма, която е насочена също и към осигуряването на гладък преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички.
- (4) Настоящият регламент е част от третия пакет за мобилността на Комисията от 17 май 2018 г., озаглавен „Европа в движение — Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна“, който представлява последващо действие по съобщението на Комисията от 13 септември 2017 г., озаглавено „Инвестиране в интелигентна, иновационна и устойчива промишленост: Обновена стратегия на ЕС за индустриалната политика“. Настоящият регламент има за цел също да завърши процеса, благодарение на който Съюзът ще може пълноценно да се възползва от модернизацията и декарбонизацията на мобилността. Целта на този трети пакет за мобилността е мобилността в Европа да стане по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост — по-конкурентоспособна, заетостта в Европа — по-сигурна, а системата за мобилност — по-екологосъобразна и по-добре пригодена към необходимостта да се справим с изменението на климата. Необходимо е Съюзът, държавите членки и заинтересованите страни изцяло да се ангажират с постигането на тази цел, не на последно място като полагат още по-големи усилия за намаляване на емисиите на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) и замърсяването на въздуха.
- (5) Настоящият регламент, заедно с Регламент (ЕС) 2019/631<sup>(3)</sup>, определя ясно пътя за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт и допринася за постигането на задължителната цел до 2030 г. вътрешните емисии на парникови газове от цялата икономика да намалеят най-малко с 40 % спрямо 1990 г.; тази цел беше приета в заключенията на Европейския съвет от 23 и 24 октомври 2014 г. и одобрена от Съвета на 6 март 2015 г. като „планиран национално определен принос на Съюза в рамките на Парижкото споразумение“.
- (6) В заключенията си от 23 и 24 октомври 2014 г. Европейският съвет потвърди целта до 2030 г. емисиите на парникови газове да намалеят с 30 % спрямо 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на Съюза за търговия с емисии. Емисиите на парникови газове от сектора на автомобилния транспорт представляват съществен принос за емисиите в тези сектори. Секторът на автомобилния транспорт е отговорен за около една четвърт от общите емисии на Съюза през 2016 г. Емисиите от пътният транспорт показват тенденция на нарастване и продължават да са значително по-високи от нивата от 1990 г. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължат да се увеличават, това ще обезсмисли намаляването на емисиите, постигнато от другите сектори в борбата с изменението на климата.
- (7) В заключенията на Европейския съвет от 23 и 24 октомври 2014 г. се подчертава колко важно е да се намалят емисиите на парникови газове и рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспорта, чрез цялостен и технологично неутрален подход, насърчаващ намаляването на емисиите и енергийната ефективност в транспорта, както и използването на електрически превозни средства и възобновяеми енергийни източници в транспортния отрасъл и след 2020 г.
- (8) За да се предостави на потребителите в Съюза сигурна, конкурентоспособна и достъпна енергия, приносът на енергийната ефективност за ограничаване на потреблението е едно от петте взаимно подсилващи се и тясно взаимосвързани измерения, изложени в съобщението на Комисията от 25 февруари 2015 г., озаглавено „Рамкова стратегия за устойчив енергиен съюз с ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата“. В съобщението се посочва, че всички икономически отрасли трябва да предприемат стъпки за по-ефективно потребление на енергия, но потенциалът за енергийна ефективност в сектора на транспорта е огромен.
- (9) Емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства, в т.ч. товарни автомобили, градски и междуградски автобуси, представляват около 6 % от общото количество емисии на CO<sub>2</sub> в ЕС и близо 25 % от общото количество на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт. Ако не бъдат предприети други действия, се очаква в периода 2010 — 2030 г. делът на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства да се увеличи с около 9 %. Понастоящем в законодателството на Съюза не са предвидени изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства и поради тази причина са необходими незабавни специфични мерки за тези превозни средства.

<sup>(3)</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).

- (10) Поради това равнищата на намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> за 2025 и 2030 г. за автомобилните паркове от нови тежкотоварни превозни средства в целия Съюз следва да се определят, като се вземат предвид времето за подновяване на автомобилните паркове и необходимостта секторът на пътният транспорт да допринесе за постигане на целите на Съюза за климата и енергетиката за 2030 г. и след това. Този постепенен подход също така дава ясен и ранен сигнал на промишлеността да ускори въвеждането на пазара на енергийно ефективни технологии и на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии. Навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии следва да допринесе и за решаване на проблемите на градската мобилност. Въпреки че е от основно значение да се намалят емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт, популяризирането на такива тежкотоварни превозни средства от производителите е също от ключово значение и за ефективното намаляване на замърсителите на въздуха и прекомерните равнища на шума в градовете и градските райони.
- (11) За да може пълноценно да се реализира потенциалът за енергийна ефективност и за да се гарантира, че автомобилният транспорт като цяло допринесе за договореното намаляване на емисиите на парникови газове, е целесъобразно вече съществуващите стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства да се допълнят, като бъдат определени стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства. Въвеждането на такива стандарти ще стимулира разработването на новаторски технологии за ефективно използване на гориво и с това ще засили водещите позиции на производителите и доставчиците в Съюза в областта на технологиите и ще осигури висококвалифицирани работни места в дългосрочен план.
- (12) Като се отчитат трансграничният характер на изменението на климата и необходимостта единният пазар да продължи да работи добре както за пътно-транспортните услуги, така и за тежкотоварните превозни средства, като същевременно се избягва всяко фрагментиране на пазара, е целесъобразно да се определят стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за тежкотоварните превозни средства на равнището на Съюза. Стандартите следва да не влизат в противоречие с правото на конкуренция на Съюза.
- (13) При определянето на равнищата на намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, които следва да бъдат постигнати от тежкотоварните превозни средства в Съюза, следва да се вземе предвид доколко те ефикасно и икономически ефективно могат да допринесат за намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от секторите, обхванати от Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(4)</sup> до 2030 г.; следва да се отчитат също така произтичащите от това разходи и икономии за обществото, производителите, превозвачите и потребителите, както и преките и косвените последици за заетостта, иновациите и съпътстващите ползи, като по-слабо замърсяване на въздуха и по-добра енергийна сигурност.
- (14) Следва да се осигури социално приемлив и справедлив преход към мобилност с нулеви емисии. Поради това е важно да се вземат предвид социалните последици от прехода в цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор и да се обръща активно внимание на последиците за заетостта. Поради това на равнището на Съюза, на национално и на местно равнище следва да бъде обмислено въвеждането на целеви програми за преквалификация, повишаване на квалификацията и пренасочване на работници, както и инициативи за образование и търсене на работа в неблагоприятно засегнатите общности и региони, в тесен диалог със социалните партньори и компетентните органи. Като част от този преход следва да се засили заетостта на жените, както и равните възможности в този сектор.
- (15) За успешния преход към мобилност с нулеви емисии е необходим интегриран подход и подходяща благоприятна среда за стимулиране на иновациите и запазване на технологичното лидерство на Съюза в сектора на автомобилния транспорт. Това включва публични и частни инвестиции в научни изследвания и иновации, нарастващо предлагане на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, разгръщането на инфраструктурата за презареждане и зареждане с гориво, интегрирането в енергийните системи, както и устойчивата доставка на материали, устойчивото производство, повторната употреба и рециклирането на акумулаторни батерии в Европа. Това изисква съгласувани действия на равнището на Съюза, на национално, регионално и местно равнище, включително чрез стимули в подкрепа на използването на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии.

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 156, 19.6.2018 г., стр. 26).

- (16) Във връзка с прилагането на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(5)</sup> беше въведена нова процедура за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво от отделните тежкотоварни превозни средства. С Регламент (ЕС) 2017/2400 <sup>(6)</sup> на Комисията се установява основана на инструмента VECTO методика, с чиято помощ може да се симулират емисиите на CO<sub>2</sub> и разходът на гориво на цялото тежкотоварно превозно средство. Тази методика дава възможност да се отчитат голямото разнообразие в сектора на тежкотоварните превозни средства и голямата степен на персонализация на отделните тежкотоварни превозни средства. Като първа стъпка от 1 юли 2019 г. се определят емисии на CO<sub>2</sub> за четири групи тежкотоварни превозни средства, емисиите от които представляват 65 — 70 % от общото количество на емисиите на CO<sub>2</sub> от всички тежкотоварни превозни средства в Съюза.
- (17) Предвид иновациите и прилагането на нови технологии, повишаващи горивната ефективност на тежкотоварните превозни средства, симулационният инструмент VECTO и Регламент (ЕС) 2017/2400 ще продължат непрекъснато и своевременно да бъдат актуализирани.
- (18) Съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(7)</sup> трябва да се извършва мониторинг на данните за емисиите на CO<sub>2</sub>, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези данни следва да формират основата за определяне на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, които да бъдат постигнати от четирите групи тежкотоварни превозни средства с най-големи емисии в Съюза, както и за определяне на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя през даден период за докладване.
- (19) Следва да бъде определена цел за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за 2025 г. като относително намаление спрямо средните емисии на CO<sub>2</sub> от новорегистрираните тежкотоварни превозни средства в периода от 1 юли 2019 г. до 30 юни 2020 г., отразяваща внедряването на леснодостъпни, разходоефективни технологии за конвенционалните превозни средства. За периода след 2030 г. следва също да бъде определена цел за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази цел следва да се прилага, освен ако не е решено друго, съгласно прегледа, който ще се извърши през 2022 г. Целта за 2030 г. следва да бъде оценявана в съответствие с ангажиментите на Европейския съюз по линия на Парижкото споразумение.
- (20) За да се осигури стабилността на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> спрямо увеличаването на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства чрез неправомерни процедурни средства, което не следва да бъде представително за ситуация, в която вече са регламентирани емисиите на CO<sub>2</sub>, е целесъобразно да се предвиди методика за коригиране на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, когато е необходимо.
- (21) Втечненият природен газ (ВПГ) е достъпна алтернатива на дизеловото гориво при тежкотоварните превозни средства. Внедряването на вече наличните, а в бъдеще — и на още по-новаторски технологии на основата на втечен природен газ, ще допринесе за постигането на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в краткосрочен и дългосрочен план, тъй като в сравнение с дизеловото гориво използването им води до по-ниски емисии на CO<sub>2</sub>. Потенциалът на превозните средства с втечен природен газ за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> вече е изцяло застъпен в инструмента VECTO. Допълнително предимство на вече достъпните технологии с втечен природен газ са по-ниските емисии на замърсители на въздуха, като азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) и прахови частици. Вече съществува достатъчна минимална инфраструктура за презареждане, която продължава да се разгръща като част от националната политика за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива.
- (22) При изчисляването на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, които ще послужат като основа за определянето на специфичните цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за 2025 и 2030 г., следва да се отчита очакваният потенциал за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> на тежкотоварните превозни средства. Поради това е целесъобразно специализираните превозни средства — например използваните за събиране на смет или в строителството, да не се вземат предвид при изчислението. Поради относително малкия пробег на тези превозни средства и специфичния им модел на движение изглежда, че при тях технически мерки за намаляване на емисиите от CO<sub>2</sub> и на разхода на гориво не са толкова икономически ефективни, колкото при тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоки.

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L 349, 29.12.2017 г., стр. 1).

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и техния разход на гориво (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1).

- (23) Изискванията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> следва да бъдат изразени в грамове CO<sub>2</sub> на тонкилометър, така че да отразяват полезността на тежкотоварните превозни средства.
- (24) Следва да се гарантира справедливо разпределение на общите изисквания за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> между производителите, като се отчита разнообразието от тежкотоварни превозни средства от гледна точка на тяхното проектиране, модела им на движение, годишния им пробег, полезния товар и конфигурацията на ремаркетото. Поради това е целесъобразно да се въведе разграничение между тежкотоварните превозни средства, като се обособят различни подгрупи превозни средства, отразяващи типичния модел на използване на превозното средство и конкретните му технически характеристики. Чрез определянето на специфични годишни цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за производителите, които представляват претеглена средна стойност на целите, определени за всяка подгрупа превозни средства, на производителите се дава възможност реално да компенсират евентуално изоставане от целите при превозните средства в дадени подгрупи превозни средства с постигнати резултати над планираното за други подгрупи превозни средства, като вземат предвид средните емисии на CO<sub>2</sub> за срока на експлоатация на превозните средства в различните подгрупи превозни средства.
- (25) Оценката дали даден производител изпълнява своите годишни специфични цели за емисии на CO<sub>2</sub>, следва да се основава на неговите средни емисии на CO<sub>2</sub>. При определянето на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> следва да се отчетат също така особеностите за различните подгрупи превозни средства. В резултат от това средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя следва да се основават на средните емисии на CO<sub>2</sub>, определени за всяка подгрупа превозни средства, в т.ч. с тегловен коефициент на базата на допусканията за средния годишен пробег и средния полезен товар, отразяващи емисиите на CO<sub>2</sub> през целия срок на експлоатация на превозното средство. Поради ограничения им потенциал за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> специализираните превозни средства следва да не се вземат предвид при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>.
- (26) За да се гарантира плавният преход към мобилност с нулеви емисии и да се създадат стимули за разработване и внедряване на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, които ще допълнят инструментите за насърчаване на търсенето, като Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(8)</sup>, за периодите на докладване преди 2025 г. следва да бъде въведен специален механизъм под формата на свръхкредити, а за периодите на докладване след 2025 г. следва да бъде определена референтна стойност за дела на превозни средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на производителя.
- (27) Системата от стимули следва да бъде проектирана по такъв начин, че да се гарантира сигурност на инвестициите за доставчиците на инфраструктура и производителите, за да се насърчава бързото разгръщане на пазара на Съюза на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, като същевременно се позволява известна гъвкавост на производителите при вземането на решения относно инвестиционните им срокове.
- (28) При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя през периодите на докладване преди 2025 г. всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии следва да се броят многократно. За периодите на докладване, считано от 2025 г., средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител следва да се изчисляват, като се вземат предвид неговите резултати спрямо референтния показател за тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии. Степента на стимулиране следва да бъде различна в зависимост от реалните емисии на CO<sub>2</sub> на превозното средство. Следва да се предвиди горна граница за произтичащото от това намаляване на емисии на CO<sub>2</sub>, така че стимулите за постигане на екологичните цели да не изгубят своето значение.
- (29) Тежкотоварните превозни средства с ниски емисии следва да се насърчават само ако емисиите на CO<sub>2</sub> от тях са по-ниски от половината от референтните емисии на CO<sub>2</sub> от всички превозни средства от съответната подгрупа превозни средства, към която принадлежи тежкотоварното превозно средство. Това ще стимулира иновациите в тази област.
- (30) При създаването на механизъм, насърчаващ навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, следва да се включат също така по-малки товарни автомобили, за които не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> съгласно настоящия регламент. Тези превозни средства също значително допринасят за борба със замърсяването на въздуха в градовете. С цел да се гарантира добре балансирано разпределение на стимулите за различните видове превозни средства, следва да се предвиди горна граница и за намаляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя от по-малки товарни автомобили с нулеви емисии.

<sup>(8)</sup> Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

- (31) За да може изпълнението на изискванията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> да е икономически ефективно, като същевременно се отчитат промените в състава на автомобилния парк на тежкотоварни превозни средства и емисиите на CO<sub>2</sub> с течение на времето, следва производителите да могат да компенсират постигнатите по-високи резултати при изпълнението на своята цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> през дадена година с по-ниски резултати през друга година.
- (32) За да се насърчи намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> на по-ранен етап, производител, чиито средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> са под траекторията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, определена от еталонните емисии на CO<sub>2</sub> и целта за емисии на CO<sub>2</sub> за 2025 г., следва да може да съхрани тези кредити за емисии, така че да постигне целта за 2025 г. По същия начин производител, чиито средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> са под траекторията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> между целта за 2025 г. и целта, приложима от 2030 г. нататък, следва да може да съхрани тези кредити за емисии, така че да постигне целите за емисиите на CO<sub>2</sub> от 1 юли 2025 г. до 30 юни 2030 г.
- (33) Ако през някой от 12-месечните периоди на докладване, считано от 1 юли 2025 г. до 30 юни 2030 г., производител не постигне своята цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, той следва също така да може да придобие ограничен дълг за емисии. Производителите обаче следва да погасят оставащия си дълг за емисии в периода за докладване от 2029 г, който приключва на 30 юни 2030 г.
- (34) Кредитите и дълговете за емисии следва да се разглеждат единствено с цел да се определи дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, а не като активи, които могат да се прехвърлят или спрямо които се прилагат мерки от областта на финансовата политика.
- (35) Ако при даден производител се установи извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>, Комисията следва да наложи финансова санкция — такса за извънредно количество емисии, като вземе предвид кредитите и дълговете за емисии. Информацията за извънредните количества емисии на CO<sub>2</sub> на производителите следва да бъде публично достъпна. За да имат производителите достатъчно голям стимул да предприемат мерки за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства, е важно размерът на таксата да надхвърля средните пределни разходи за технологиите, които са необходими за постигането на целите за емисии на CO<sub>2</sub>. Методологията за събиране на таксите следва да бъде определена с акт за изпълнение, като се вземе предвид методологията, приета в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(9)</sup>. Таксата следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз. Като част от оценката, която трябва да бъде извършена в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/631, Комисията следва да оцени възможността за разпределяне на тези суми за специален фонд или съответна програма, която има за цел да гарантира справедлив преход към мобилност с нулеви емисии и да подпомага преквалификацията, повишаването на квалификацията и развитието на други умения на работниците в автомобилния сектор.
- (36) За да се осигури изпълнението на целите за емисии на CO<sub>2</sub> по настоящия регламент, е необходимо да се използва надежден механизъм за проверка на съответствието. Въведените за производителите задължения да предоставят точни данни съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 и административните глоби, които могат да бъдат наложени за неизпълнението на това задължение, допринасят да се обезпечи надеждността на данните, които се използват за проверка на изпълнението на целите по настоящия регламент.
- (37) За да се постигнат намаленията на емисиите на CO<sub>2</sub> съгласно настоящия регламент, емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства в употреба следва да отговарят на стойностите, определени съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане. С оглед на това при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителите Комисията следва да може да вземе под внимание случаи на систематично неспазване на изискванията, установени от органите по одобряването на типа по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства.

<sup>(9)</sup> 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 CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).

- (38) За да може да предприеме такива мерки, Комисията следва да има правомощия да установи и прилага процедура за проверка на съответствието между емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства в експлоатация, както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, и стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub>, записани в сертификатите за съответствие, сертификатите за индивидуално одобрение или информационните файлове за клиента. При разработването на тази процедура следва да се обръща особено внимание на установяването на методи, включително използването на данни от бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или разход на енергия, с цел идентифициране на стратегии, с помощта на които при процедурата за сертифициране може изкуствено да се подобрят свързаните с емисиите на CO<sub>2</sub> показатели на превозното средство. Когато в хода на тези проверки бъдат установени отклонения или стратегии за изкуствено подобряване на свързаните с емисиите на CO<sub>2</sub> показатели на дадено превозно средство, тези констатации се разглеждат като достатъчно основание за съмнение, че съществува сериозен риск от неспазване на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 595/2009 и в Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(10)</sup>, и въз основа на това държавите членки следва да вземат необходимите мерки съгласно глава XI от Регламент (ЕС) 2018/858.
- (39) Ефикасността на целите за емисиите на CO<sub>2</sub>, заложи в настоящия регламент, до голяма степен зависи от представителния характер на методологията в реални условия, която се използва за тяхното установяване. В съответствие със становището на механизма за научни становища от 2016 г. (SAM) във връзка с лекотоварните превозни средства и с препоръката на Европейския парламент след неговото проучване относно измерването на емисиите в автомобилния сектор е целесъобразно също така да се въведе механизъм за оценка доколко представителни в реални условия са стойностите за емисиите на CO<sub>2</sub> и за разхода на енергия при тежкотоварните превозни средства, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Най-надеждният начин за гарантиране на представителността на тези стойности в реални условия е чрез използване на данни от бордовите устройства за следене на разхода на гориво и/или на енергия. Ето защо Комисията следва да има правомощията да разработва процедурите, необходими за събиране и обработка на данните за разхода на гориво и енергия, изисквани за извършване на такива оценки, и да осигурява публичен достъп до такива данни, като същевременно гарантира защитата на всякакви лични данни.
- (40) Комисията следва да оцени по какъв начин данните за разход на гориво и енергия могат да спомогнат да се гарантира, че емисиите на CO<sub>2</sub> от превозното средство, определени с помощта на инструмента VECTO в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, продължават да бъдат представителни за емисиите на CO<sub>2</sub> в реални условия с течение на времето за всички производители и по-точно по какъв начин тези данни могат да бъдат използвани за проследяване на разликата между емисиите на CO<sub>2</sub>, определени с помощта на инструмента VECTO, и емисиите на CO<sub>2</sub> в реални условия и когато е необходимо — за предотвратяване на увеличаването на тази разлика.
- (41) През 2022 г. Комисията следва да направи оценка на ефективността на стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub>, определени с настоящия регламент, по-специално на степента на целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, която да бъде постигната до 2030 г., на условията, които следва да бъдат налице за постигането на тази цел, както и в периода след това, а също относно определянето на цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за други видове тежкотоварни превозни средства, като по-малки товарни автомобили, специализирани превозни средства, градски и междуградски автобуси и ремаркета. При оценката — изключително във връзка с целите на настоящия регламент — следва да се разглеждат също така съображения относно комбинациите от тежкотоварни превозни средства и други превозни средства, като се вземат предвид масите и габаритите, приложими за транспорта на национално равнище, например модулните и интермодалните концепции, като същевременно се прави оценка и на евентуалните аспекти, свързани с безопасността и ефикасността на транспорта, интермодалните, екологичните и инфраструктурните последици и ефекта на бумеранга, както и географското положение на държавите членки.
- (42) Важно е да се направи оценка на равнището на Съюза на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства през целия им жизнен цикъл. За тази цел Комисията следва не по-късно от 2023 г. да оцени възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данни за емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията следва да приеме последващи мерки, включително, когато е целесъобразно, законодателни предложения.
- (43) С цел да се гарантира, че специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от тежкотоварните превозни средства остават представителни и актуални, в настоящия регламент е необходимо да се включат изменения на Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му, което има отражение върху тези специфични емисии на CO<sub>2</sub>. За целта на Комисията следва да се предоставят правомощия да установи методика за определяне на представително тежкотоварно превозно средство за всяка подгрупа превозни средства, което да се използва като основа за оценка на промените на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>.

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

- (44) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да се предоставят изпълнителните правомощия във връзка с публикуването на списък с определени данни и показатели на производителите.
- (45) С цел да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящия регламент на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия във връзка с идентифицирането на превозни средства, които са сертифицирани като специализирани превозни средства, и прилагането на корекции по отношение на годишните средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител, събирането на такси за извънредни количества емисии на CO<sub>2</sub>, докладването за такива отклонения и отчитането им при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>, оценяването на прилагането на условията, при които са били определени еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, и критериите за определяне на това дали тези емисии са били увеличени необосновано и ако това е така, как да бъдат коригирани, предоставянето на Комисията на определени параметри, свързани с емисиите на CO<sub>2</sub> и на разхода на енергия на тежкотоварните превозни средства в реални условия, извършването на проверки дали стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разходите на гориво в информационните файлове за клиента отговарят на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на тежкотоварните превозни средства в експлоатация и за наличието на стратегии за изкуствено подобряване на показателите на превозното средство по време на направените изпитвания или изчисления, и определянето на едно или няколко представителни превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, въз основа на които се определя корекцията на тегловните коефициенти. С цел да се гарантират еднакви условия за прилагането на Регламент (ЕО) № 595/2009, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия във връзка с определянето на някои аспекти на екологичните характеристики на превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>. Изпълнителните правомощия, посочени в настоящото съображение, следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(11)</sup>.
- (46) На Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз с цел да изменя или допълва несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент във връзка с коригирането на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, във връзка с установяването на ръководните принципи и критерии за определяне на процедурите за проверка на емисии на CO<sub>2</sub> на тежкотоварни превозни средства в експлоатация и във връзка с изменението на приложенията към настоящия регламент по отношение на някои технически параметри, включително тегловните коефициенти за профила на движение, стойностите на полезния товар, стойностите на годишния пробег и корекционните коефициенти за полезен товар. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. <sup>(12)</sup>. По-специално, за да се гарантира равностойно участие в изготвянето на делегирани актове, Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, а техните експерти следва да имат редовен достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, които се занимават с изготвянето на делегираните актове.
- (47) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови тежкотоварни превозни средства, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради неговия обхват и последици може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (48) Регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 и Директива 96/53/ЕО на Съвета <sup>(13)</sup> също следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

#### Предмет и цел

С цел да се допринесе за постигането на целта на Съюза емисиите на парникови газове в секторите, попадащи в приложното поле на член 2 от Регламент (ЕС) 2018/842, да намалят с 30 % през 2030 г. спрямо равнищата от 2005 г., както и за да се постигнат целите на Парижкото споразумение и да се гарантира правилното функциониране на

<sup>(11)</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

<sup>(12)</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>(13)</sup> Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максималните допустими размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максималните допустими маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

вътрешния пазар, с настоящия регламент се определят изисквания за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства, така че специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от новите тежкотоварни превозни средства в Съюза да намалют спрямо еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, както следва:

- a) за периодите за докладване от годината 2025 нататък — с 15 %;
- б) за периодите за докладване от годината 2030 нататък — с 30 %, ако не бъде решено друго съгласно прегледа, посочен в член 13.

Еталонните емисии на CO<sub>2</sub> се определят въз основа на данните от мониторинга, докладвани съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 за периода от 1 юли 2019 г. до 30 юни 2020 г. („референтният период“), без да се включват специализираните превозни средства, и се изчисляват в съответствие с приложение I, точка 3 от настоящия регламент.

## Член 2

### Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за новите тежкотоварни превозни средства от категории N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> със следните характеристики:

- a) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 4 × 2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
- б) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 6 × 2;
- в) влакчи с конфигурация на осите 4 × 2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона; както и
- г) влакчи с конфигурация на осите 6 × 2.

За целите на член 5 и приложение I, точка 2.3 от настоящия регламент, той се прилага и за новите тежкотоварни превозни средства от категория N, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(14)</sup> и не притежават характеристиките, посочени в първа алинея, букви а) – г).

Категориите превозни средства, посочени в първа и втора алинея от настоящия параграф, са категориите превозни средства, определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(15)</sup>.

2. За целите на настоящия регламент превозните средства, посочени в параграф 1, се считат за нови тежкотоварни превозни средства през даден 12-месечен период, считано от 1 юли, ако са регистрирани за пръв път в Съюза през съответния период и преди това не са били регистрирани извън Съюза.

Предишна регистрация извън Съюза не се взема предвид, ако е извършена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.

<sup>(14)</sup> 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 CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

<sup>(15)</sup> Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

3. Посредством актове за изпълнение Комисията приема специална процедура за определяне на тежкотоварните превозни средства, които са сертифицирани като специализирани превозни средства съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му, но не са регистрирани като такива, и прилага корекции по отношение на годишните средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител, за да се вземат предвид тези превозни средства, считано от периода за докладване за годината 2021 и за всеки следващ период за докладване. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.

### Член 3

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „еталонни емисии на CO<sub>2</sub>“ означава средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> за референтния период, посочен в член 1, втора алинея, на всички нови тежкотоварни превозни средства във всяка подгрупа превозни средства, с изключение на специализираните превозни средства, определени в съответствие с приложение I, точка 3;
- 2) „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub> от отделно тежкотоварно превозно средство, определени в съответствие с приложение I, точка 2.1;
- 3) „период за докладване за годината Y“ означава периодът от 1 юли на годината Y до 30 юни на годината Y+1;
- 4) „средни специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава средната стойност на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от новите тежкотоварни превозни средства на даден производител през даден период за докладване, определени в съответствие с приложение I, точка 2.7;
- 5) „цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>“ означава целта за емисии на CO<sub>2</sub> за даден производител, изразена в g/tkm, която се определя всяка година за предходния период за докладване в съответствие с приложение I, точка 4;
- 6) „несъчленен товарен автомобил“ означава товарен автомобил, който не е проектиран или конструиран да тегли полуремарке;
- 7) „влекач“ означава влекач, който е проектиран и конструиран изключително или главно да тегли полуремаркета;
- 8) „подгрупа превозни средства“ означава група превозни средства, определена в приложение I, точка 1, които имат общи характеристики и отличителен набор технически критерии, които са от значение за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво;
- 9) „специализирано превозно средство“ означава тежкотоварно превозно средство, чиито емисии на CO<sub>2</sub> и разход на гориво са определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане само за профили на движение, различни от посочените в точка 2.1 от приложение I към настоящия регламент;
- 10) „производител“ означава лицето или органът, които отговарят за подаването на данните относно новите тежкотоварни превозни средства в съответствие с член 5 от Регламент (ЕС) 2018/956, или — за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии — лицето или органът, които носят отговорност пред органа по одобряването за всички аспекти, свързани с процедурата за ЕО одобрение на типа на цяло превозно средство или за процедурата за индивидуално одобрение в съответствие с Директива 2007/46/ЕО, както и за осигуряване на съответствието на производството;
- 11) „тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии“ означава тежкотоварно превозно средство без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя по-малко от 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, или по-малко от 1 g CO<sub>2</sub>/km, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(16)</sup> и мерките за неговото прилагане;

<sup>(16)</sup> 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).

- 12) „тежкотоварно превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е с нулеви емисии и чиито специфични емисии на CO<sub>2</sub> са по-малко от половината от еталонните емисии на CO<sub>2</sub> от всички превозни средства от съответната подгрупа превозни средства, към която принадлежи тежкотоварното превозно средство, като количеството е определено съгласно приложение I, точка 2.3.3;
- 13) „профил на движение“ означава съчетание от целева скорост, стойност на полезния товар, конфигурация на каросерията или на ремаркетото и други параметри, ако е приложимо, което отразява специфичната употреба на превозното средство и въз основа на което се определят официалните емисии на CO<sub>2</sub> и разходът на гориво за тежкотоварно превозно средство;
- 14) „целева скорост“ означава описанието на скоростта на превозното средство, която водачът иска да достигне или до която е ограничен от условията на движението, като функция от разстоянието, изминато по време на пътуването;
- 15) „полезен товар“ означава теглото на стоките, пренасяни от превозното средство при различни условия.

#### Член 4

##### Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя

От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> в g/tkm за всеки производител за предходния период за докладване, като взема предвид следното:

- а) данните, докладвани съгласно Регламент (ЕС) 2018/956 за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през предходния период за докладване, с изключение на специализираните превозни средства; както и
- б) коефициента за нулеви и ниски емисии, определен в съответствие с член 5.

Средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> се определят в съответствие с приложение I, точка 2.7.

#### Член 5

##### Тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии

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

С коефициента за нулеви и ниски емисии се отчитат броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя и емисиите на CO<sub>2</sub> от тях през даден период за докладване, включително тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, както и специализираните превозни средства с нулеви и ниски емисии, като този коефициент се определя в съответствие с приложение I, точка 2.3.

2. За периодите за докладване между 2019 и 2024 г. броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии се определя, както следва, за целите на параграф 1:

- а) тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии се брои за две превозни средства; както и

- б) тежкотоварно превозно средство с ниски емисии се брои до две превозни средства в зависимост от функцията на специфичните му емисии на CO<sub>2</sub> и прага за ниски емисии на подгрупата превозни средства, към която принадлежи превозното средство, както е определено в приложение I, точка 2.3.3.

Коефициентът за нулеви и ниски емисии се определя в съответствие с приложение I, точка 2.3.1.

3. За периодите за докладване от 2025 г. нататък коефициентът за нулеви и ниски емисии се определя въз основа на 2 % референтен показател в съответствие с приложение I, точка 2.3.2.

4. Коефициентът за нулеви и ниски емисии трябва да намалява средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя най-много с 3 %. При изчисляването на коефициента приносът на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, трябва да намалява средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя най-много с 1,5 %.

#### Член 6

##### Специфични цели за емисиите на CO<sub>2</sub> на производителя

От 1 юли 2026 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител за предходния период за докладване. Тази цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> представлява сумата от произведенията на следните стойности за всички подгрупи превозни средства:

- а) целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, посочена в член 1, първа алинея, буква а) или б), според случая;
- б) еталонните стойности на емисиите на CO<sub>2</sub>;
- в) дела на превозните средства на производителя във всяка подгрупа превозни средства;
- г) тегловните коефициенти за пробег и полезен товар, приложими за всяка подгрупа превозни средства.

Целта за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> се определя в съответствие с приложение I, точка 4.

#### Член 7

##### Кредити и дългове за емисии

1. За да се определи дали даден производител изпълнява своите цели за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> през периодите за докладване за годините 2025 — 2029 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, определени в съответствие с приложение I, точка 5, които представляват броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през даден период за докладване, с изключение на специализираните превозни средства, умножен по:

- а) разликата между траекторията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, посочена в параграф 2, и средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя, ако тази разлика е положителна („кредити за емисии“); или
- б) разликата между средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя и неговата цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, ако разликата е положителна („дългове за емисии“).

Кредити за емисии се придобиват през периодите на докладване за годините 2019 — 2029 г. Кредитите за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2019 — 2024 г., обаче се вземат предвид, за да се определи само дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2025 г.

Дългове за емисии се придобиват през периодите за докладване за 2025 — 2029 г. Общата стойност на дълговете за емисии на производителя не може обаче да надвишава 5 % от целта за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на производителя през периода за докладване за 2025 г., умножена по броя на тежкотоварните превозни средства на производителя през същия период („пределна стойност на дълговете за емисии“).

Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2028 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване до следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2029 г.

2. Траекторията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> се определя за всеки производител в съответствие с приложение I, точка 5.1, на базата на линейна траектория между еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в член 1, втора алинея, и целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2025 г., както е определена в член 1, първа алинея, буква а), и между целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периода за докладване за 2025 г. и целта за емисиите на CO<sub>2</sub> за периодите за докладване от 2030 г. нататък, както е посочено в член 1, първа алинея, буква б).

#### Член 8

##### Изпълнение на целите за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>

1. Ако бъде установено, че през даден период за докладване от 2025 г. нататък даден производител има извънредно количество емисии в съответствие с параграф 2, Комисията начислява такса за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> в съответствие със следната формула:

а) от 2025 до 2029 г.,

$$(\text{такса за извънредно количество емисии на CO}_2) = (\text{извънредно количество емисии на CO}_2 \times 4\,250 \text{ €/gCO}_2/\text{tkm});$$

б) от 2030 г. нататък,

$$(\text{такса за извънредно количество емисии на CO}_2) = (\text{извънредно количество емисии на CO}_2 \times 6\,800 \text{ €/gCO}_2/\text{tkm}).$$

2. Приема се, че производителят има извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>, във всеки от следните случаи:

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

б) през периода за докладване за 2029 г. — ако сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е положителна;

в) от периода за докладване от 2030 г. нататък — ако средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя надвишават целта му за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>.

Извънредното количество емисии през даден период за докладване се изчислява в съответствие с приложение I, точка 6.

3. Посредством актове за изпълнение Комисията определя начина за събиране на таксите за извънредни количества емисии на CO<sub>2</sub> по параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

4. Таксите за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> се считат за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

#### Член 9

##### Проверка на данните от мониторинга

1. Органите по одобряването на типа незабавно съобщават на Комисията за отклонения в стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства в експлоатация спрямо стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или в информационния файл за клиента, посочен в член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/2400, установени вследствие на проверките, извършени в съответствие с процедурата, посочена в член 13 от настоящия регламент.

2. Комисията взема предвид отклоненията, посочени в параграф 1, за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя.

3. Посредством актове за изпълнение Комисията приема подробни правила относно процедурите за съобщаване на тези отклонения и за отчитането им при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

#### Член 10

##### Оценка на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>

С цел да се гарантират надеждността и представителността на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> като основа за определяне на целите за емисиите на CO<sub>2</sub> за превозните средства в Съюза, Комисията, посредством актове за изпълнение, установява методика за оценяване на прилагането на условията, при които са били определени еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, и установява критериите за определяне на това дали тези емисии са били увеличени необосновано и, ако е така, по какъв начин да бъдат коригирани.

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

#### Член 11

##### Публикуване на данни и показатели на производителите

1. До 30 април всяка година, посредством актове за изпълнение, Комисията публикува списък, в който се посочват:

а) от 1 юли 2020 г. нататък — средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 4;

б) от 1 юли 2020 г. нататък — коефициента за нулеви и ниски емисии за всеки производител през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 5;

- в) от 1 юли 2026 г. нататък — специфични емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 6;
- г) от 1 юли 2020 г. до 30 юни 2031 г. — траекторията за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за всеки производител, неговите кредити за емисии, и от 1 юли 2026 г. до 30 юни 2031 г. — дълговете му за емисии през предходния период за докладване съгласно посоченото в член 7;
- д) от 1 юли 2026 г. нататък — извънредното количество емисии на CO<sub>2</sub> за всеки производител за предходния период за докладване съгласно посоченото в член 8;
- е) от 1 юли 2020 г. нататък — средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза през предходния период за докладване.

Списъкът, който се публикува до 30 април 2021 г., съдържа еталонните емисии на CO<sub>2</sub> съгласно член 1, втора алинея.

2. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17 с цел да се коригират еталонните емисии на CO<sub>2</sub> при спазване на следните условия:

- а) когато тегловните коефициенти за профила на движение или стойностите на полезния товар са били коригирани в съответствие с член 14, параграф 1, буква б) или в), като се прилага процедурата, посочена в приложение II, точка 1;
- б) когато в съответствие с член 14, параграф 2 са били определени корекционни коефициенти, като тези корекционни коефициенти се прилагат за еталонните емисии на CO<sub>2</sub>;
- в) когато е било установено необосновано увеличение на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> в съответствие с методиката, посочена в член 10, като еталонните емисии на CO<sub>2</sub> се поправят до 30 април 2022 г.

Комисията публикува коригираните стойности на еталонните емисии на CO<sub>2</sub> и ги прилага при изчисляването на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя, приложими през периодите за докладване, започващи от датата на прилагане на делегираните актове, с които се коригират посочените стойности.

#### Член 12

##### **Емисии на CO<sub>2</sub> и разход на енергия в реални условия**

1. Комисията наблюдава и оценява представителност в реални условия на стойностите за емисиите на CO<sub>2</sub> и за разхода на енергия, определени в рамките на Регламент (ЕО) № 595/2009.

Освен това Комисията редовно събира данни за емисиите на CO<sub>2</sub> и за разхода на енергия в реални условия от тежкотоварните превозни средства, които използват бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия, като се започне с новите тежкотоварни превозни средства, регистрирани от датата на прилагане на мерките, посочени в член 5в, буква б) от Регламент (ЕО) № 595/2009.

Комисията гарантира предоставянето на информация на обществеността относно това как на представителността на стойностите в реални условия се променя във времето.

2. За целите на параграф 1 от настоящия член Комисията гарантира, че считано от датата на прилагане на мерките, посочени в член 5в, буква б) от Регламент (ЕО) № 595/2009, от производителите, националните органи или чрез пряко предаване на данни от превозните средства, в зависимост от случая, редовно ѝ се предоставят следните параметри, свързани с емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на енергия от тежкотоварните превозни средства в реални условия:

- а) идентификационен номер на превозното средство;
- б) разход на гориво и на електроенергия;
- в) общо изминато разстояние;
- г) полезен товар;
- д) за хибридните електрически тежкотоварни превозни средства с външно зареждане — разход на гориво и електроенергия и изминато разстояние, разпределени върху различните режими на движение;
- е) други параметри, необходими за да се гарантира, че могат да бъдат изпълнени задълженията, посочени в параграф 1 от настоящия член.

Комисията обработва данните, получени съгласно първа алинея на настоящия параграф, за да създаде анонимен и обобщен набор от данни, включително по производител, за целите на параграф 1. Идентификационните номера на превозните средства се използват само за целите на обработка на тези данни и не се съхраняват по-дълго, отколкото е необходимо за това.

3. За да се предотврати увеличаването на разликата с емисиите в реални условия, не по-късно от две години и пет месеца след датата на прилагане на мерките, посочени в член 5в, буква б) от Регламент (ЕО) № 595/2009, 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 енергия, определени в съответствие с посочения регламент, 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, 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.

4. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробната процедура за събиране и обработване на данните, посочени в параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

#### Член 13

##### **Проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварни превозни средства в експлоатация**

1. Производителите гарантират, че стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво, вписани в информационния файл за клиента, посочен в член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/2400, отговарят на емисиите на CO<sub>2</sub> и на разхода на гориво от тежкотоварни превозни средства в експлоатация, определени в съответствие с този регламент.

2. След влизането в сила на процедурите, посочени в параграф 4, органите по одобряване на типа проверяват, за производителите, на които са предоставили лиценз за работа със симулационния инструмент в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, въз основа на подходящи и представителни образци от превозните средства, дали стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво, записани в информационните файлове за клиента, отговарят на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво от тежкотоварни превозни средства в експлоатация, определени в съответствие с посочения регламент и мерките за неговото прилагане, като отчитат, *inter alia*, използването на наличните данни от бордовите устройства за наблюдение на разхода на гориво и/или енергия.

Органите по одобряване на типа проверяват също наличието на стратегии, свързани с превозните средства или включените в извадката превозни средства, които изкуствено подобряват показателите на превозното средство по време на провежданите изпитвания или при изчисленията, извършвани с цел сертифициране за емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво, като, *inter alia*, използват данни от бордовите устройства за наблюдение на разхода на гориво и/или енергия.

3. Когато в резултат на проверките, извършени съгласно параграф 2, се установи липса на съответствие на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и стойностите на разхода на гориво, която не може да бъде свързана с неправилно функциониране на симулационния инструмент, или наличие на стратегии за изкуствено подобряване на показателите на превозното средство, отговорният орган по одобряване на типа е длъжен, в допълнение към предприемането на необходимите мерки, посочени в глава XI от Регламент (ЕС) 2018/858, да гарантира коригирането на информационните файлове за клиента, сертификатите за съответствие и сертификатите за индивидуално одобрение, в зависимост от случая.

4. Комисията определя чрез актове за изпълнение процедурите за извършване на проверките, посочени в параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

На Комисията се предоставя правомощието, преди да приеме актовете за изпълнение, посочени в първа алинея да приеме делегиран акт в съответствие с член 17 с цел допълване на настоящия регламент, с който определя ръководните принципи и критерии за създаване на процедурите, посочени в първа алинея.

#### Член 14

##### Изменения на приложения I и II

1. С цел да се гарантира, че използваните технически параметри за изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя съгласно член 4 и на целите за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> съгласно член 6 са съобразени с техническия напредък и с развитието на логистиката за превоз на товари, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на следните разпоредби, посочени в приложения I и II:

а) вписванията за вид на кабината и мощност на двигателя в приложение I, таблица 1, и определенията за „кабина със спално отделение“ и „дневна кабина“ към същата таблица;

б) тепловните коефициенти за профилите на движение в приложение I, таблица 2;

в) стойностите за полезния товар в приложение I, таблица 3, и корекционните коефициенти за полезния товар в приложение II, таблица 1;

г) стойностите за годишния пробег в приложение I, таблица 4.

2. Когато процедурите за одобряване на типа, установени с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му, се променят чрез изменения, различни от посочените в параграф 1, букви б) и в) от настоящия член, по такъв начин, че емисиите на CO<sub>2</sub> от представителните превозни средства, определени съгласно настоящия параграф, намаляват или се увеличават с повече от 5 g CO<sub>2</sub>/km, в съответствие с член 11, параграф 2, първа алинея, буква б) Комисията прилага корекционен коефициент за еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, който се изчислява в съответствие с формулата, посочена в приложение II, точка 2.

3. Посредством актове за изпълнение Комисията въвежда методика за определяне на едно или няколко представителни превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, в т.ч. статистическите им тежести, въз основа на които се определя корекцията, посочена в параграф 2 от настоящия член, като взема предвид данните от мониторинга, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956, и техническите характеристики на превозните средства, посочени в член 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.

#### Член 15

##### Преглед и доклад

1. До 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно ефективността на настоящия регламент, целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и степента на механизма за стимулиране на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии, приложим от 2030 г., относно определянето на цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от други видове тежкотоварни превозни средства, включително ремаркета, градски и междуградски автобуси и специализирани превозни средства, и въвеждането на задължителни цели за тежкотоварните превозни средства за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за 2035 г. и за 2040 г. нататък. Целта за 2030 г. се оценява в съответствие с ангажиментите на Европейския съюз по линия на Парижкото споразумение.

2. Докладът, посочен в параграф 1 от настоящия член, съдържа също така по-специално следното:

а) оценка на ефективността на системата за кредити за емисии и дългове за емисии, посочена в член 7, и дали е целесъобразно прилагането ѝ да продължи до 2030 г. и след нея;

б) оценка на въвеждането на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, като се отчитат целите, посочени в Директива 2009/33/ЕО, както и съответните параметри и условия, свързани с пускането на пазара на тези тежкотоварни превозни средства;

в) оценка на ефективността на механизма за стимулиране за тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии на CO<sub>2</sub>, посочен в член 5, и целесъобразността на различните му елементи, с оглед на неговото адаптиране за периода след 2025 г. за възможно разграничаване по пробег с нулеви емисии и по подгрупа превозни средства в съчетание с тегловните коефициенти за пробег и полезен товар с дата на прилагане, която осигурява най-малко три-годишен срок за въвеждане;

- г) оценка на разгръщането на необходимата инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво, на възможността за въвеждане на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от двигатели, по-специално за специализираните превозни средства, и на представителността в реални условия на стойностите на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400;
- д) изключително във връзка с целите на настоящия регламент съображения относно комбинациите от тежкотоварни превозни средства и други превозни средства, като се вземат предвид масите и габаритите, приложими за транспорта на национално равнище, например модулните и интермодалните концепции, като същевременно се прави оценка и на евентуалните аспекти, свързани с безопасността и ефикасността на транспорта, интермодалните, екологичните и инфраструктурните последици и ефекта на бумеранга, както и географското положение на държавите членки;
- е) оценка на актуализацията на инструмента за симулации VECTO, за да се гарантира, че този инструмент се актуализира непрекъснато и своевременно;
- ж) оценка на възможността за разработване на специална методика за включване на евентуалния принос за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от използването на синтетични и модерни алтернативни течни и газообразни възобновяеми горива, включително е-горива, произведени с енергия от възобновяеми източници и спазващи критериите за устойчивост и за намаляване на емисиите на парникови газове, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(17)</sup>;
- з) оценка на възможността за въвеждане на отворен, прозрачен и недискриминационен механизъм за обединяване между производителите;
- и) оценка на равнището на таксите за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub>, за да се гарантира, че то винаги надвишава средните пределни разходи за технологиите, необходими за постигане на целите за емисии на CO<sub>2</sub>.

3. Докладът, посочен в параграф 1, се придружава, по целесъобразност, от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.

4. Като част от оценката по член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631, Комисията извършва оценка на възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> да бъдат прехвърлени към специален фонд или съответна програма, с цел да се гарантира справедлив преход към неутрална по отношение на климата икономика, както е посочено в член 4, параграф 1 от Парижкото споразумение, и по-специално да се подкрепят преквалификацията, повишаването на квалификацията, и развитието на други умения и преразпределението на работниците в автомобилния сектор във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, засегнати в най-голяма степен от този преход. Ако е целесъобразно, Комисията представя законодателно предложение в този смисъл най-късно до 2027 г.

5. Комисията оценява не по-късно от 2023 г. възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данни за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни 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, например законодателни предложения.

#### Член 16

#### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по изменението на климата, посочен в член 44, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(18)</sup>. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

<sup>(17)</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчване на използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

<sup>(18)</sup> Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата, за изменение на регламенти (ЕО) № 663/2009 и (ЕО) № 715/2009 на Европейския парламент и на Съвета, директиви 94/22/ЕО, 98/70/ЕО, 2009/31/ЕО, 2009/73/ЕО, 2010/31/ЕС, 2012/27/ЕС и 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2009/119/ЕО и (ЕС) 2015/652 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 1).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

#### Член 17

##### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и в член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 14 август 2019 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и в член 14, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и на Съвета за акта или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### Член 18

##### Изменения на Регламент (ЕО) № 595/2009

Регламент (ЕО) № 595/2009 се изменя, както следва:

- 1) В член 2, първа алинея се добавя следното изречение:

„За целите на членове 5а, 5б и 5в той се прилага също за превозни средства от категории О<sub>3</sub> и О<sub>4</sub>.“

2) Вмъкват се следните членове:

„Член 5а

**Специфични изисквания към производителите по отношение на екологичните характеристики на превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>**

1. Производителите гарантират, че новите превозни средства от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, които се продават, регистрират или пускат в експлоатация, отговарят на следните изисквания:

а) въздействието на тези превозни средства върху емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, консумацията на електроенергия и пробегът с нулеви емисии на моторните превозни средства се определя в съответствие с методиката, посочена в член 5в, буква а);

б) те са оборудвани с бордови устройства за следене и регистриране на полезния товар в съответствие с изискванията, посочени в член 5в, буква б).

2. Производителите гарантират, че новите превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, които се продават, регистрират или пускат в експлоатация, са оборудвани с бордови устройства за следене и регистриране на разхода на гориво и/или енергия, на полезния товар и пробегът в съответствие с изискванията, посочени в член 5в, буква б).

Те също така гарантират, че пробегът с нулеви емисии и разходът на електроенергия на тези превозни средства се определят в съответствие с методологията, посочена в член 5в, буква в).

Член 5б

**Специфични изисквания към държавите членки по отношение на екологичните характеристики на превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>**

1. В съответствие с мерките за прилагане, посочени в член 5в, националните органи отказват да издадат ЕС одобряване на типа или национално одобряване на типа по отношение на нови типове превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, които не отговарят на изискванията, определени в тези мерки за прилагане.

2. В съответствие с мерките за прилагане, посочени в член 5в, националните органи забраняват продажбите, регистрацията или пускането в експлоатация на нови типове превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, които не отговарят на изискванията, определени в тези мерки за прилагане.

Член 5в

**Мерки за определяне на някои аспекти на екологичните характеристики на превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>**

До 31 декември 2021 г. Комисията приема, чрез актове за изпълнение, следните мерки:

а) методология за оценка на експлоатационните характеристики на превозните средства от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, що се отнася до тяхното въздействие върху емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, разхода на електроенергия и пробегите с нулеви емисии на моторните превозни средства;

- б) технически изисквания за монтирането на бордови устройства за мониторинг и регистриране на разхода на гориво и/или енергия и пробег на моторни превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, и N<sub>3</sub> и за определяне и регистриране на полезния товар или общото тегло на превозните средства, отговарящи на характеристиките, посочени в член 2, параграф 1, първа алинея, буква а), б), в) или г) от Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета (\*), и на техните комбинации с превозни средства от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>, включително предаването на данни между превозни средства в рамките на една комбинация, ако е необходимо;
- в) методика за определянето на пробег с нулеви емисии и разхода на електроенергия на нови превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, и N<sub>3</sub>.

Тези актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13а.

---

(\*) Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).“

- 3) Добавя се следният член:

„Член 13а

**Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от Техническият комитет „Моторни превозни средства“, създаден с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета (\*). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

---

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

## Член 19

**Изменения на Регламент (ЕС) 2018/956**

Регламент (ЕС) 2018/956 се изменя, както следва:

- 1) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

**Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, установени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*), в Регламент (ЕО) № 595/2009 и в Регламент (ЕО) № 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета (\*\*).

---

(\*) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

(\*\*) Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на Регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).“

- 2) В член 4 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Считано от 1 януари 2019 г., държавите членки осъществяват мониторинг на данните, посочени в приложение I, част А, отнасящи се до новите тежкотоварни превозни средства, регистрирани за първи път в Съюза.

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

Що се отнася до 2019 г., данните, докладвани до 30 септември 2020 г., включват данните, обект на мониторинг от 1 януари 2019 г. до 30 юни 2020 г.

Данните за новите тежкотоварни превозни средства, които са били регистрирани преди това извън Съюза, не подлежат на мониторинг и докладване освен когато тази регистрация е направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.“

- 3) В член 5 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Считано от началните години, посочени в приложение I, част Б, точка 1, производителите на тежкотоварни превозни средства извършват за всяко ново тежкотоварно превозно средство мониторинг на данните, посочени в приложение I, част Б, точка 2.

До 30 септември всяка година, считано от началните години, посочени в приложение I, част Б, точка 1, производителите на тежкотоварни превозни средства докладват тези данни на Комисията за всяко ново тежкотоварно превозно средство, като посочват симулационна дата от предходния период за докладване от 1 юли до 30 юни, в съответствие с процедурата за докладване, предвидена в приложение II.

Що се отнася до 2019 г., производителите докладват данните за всяко ново тежкотоварно превозно средство със симулационна дата от периода от 1 януари 2019 г. до 30 юни 2020 г.

Симулационната дата е датата, съобщена съгласно приложение I, част Б, точка 2, графа 71.“

4) В член 10 параграф 1 се заменя със следното:

„1. До 30 април всяка година Комисията публикува годишен доклад с анализ на данните за предходния период за докладване, представени от държавите членки и производителите.“

5) В приложение II точка 3.2 се заменя със следното:

„3.2. Считано от 2021 г., данните, отнасящи се до тежкотоварните превозни средства, регистрирани през предходния период за докладване и вписани в регистъра, се публикуват до 30 април всяка година с изключение на данните, посочени в член 6, параграф 1.“

#### Член 20

#### Изменения на Директива 96/53/ЕО

Директива 96/53/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 2 след определението на „превозно средство на алтернативно гориво“ се създава следното определение:

„— „превозно средство с нулеви емисии“ означава „тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии“ съгласно определението в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) № 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета (\*),

(\*) Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (OVL 198, 25.7.2019 г., стр. 202).“

2) Член 10б се заменя със следното:

#### „Член 10б

Максимално допустимите маси на превозните средства на алтернативно гориво или с нулеви емисии са тези, които са посочени в точки 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 и 2.4 от приложение I.

Превозните средства на алтернативно гориво или с нулеви емисии също спазват ограниченията за максимално допустимо натоварване на осите, посочени в приложение I, точка 3.

Допълнителната маса, необходима за превозните средства на алтернативно гориво или с нулеви емисии, се определя въз основа на документацията, предоставена от производителя, когато въпросното превозно средство е одобрено. Тази допълнителна маса се посочва в официалното доказателство, което се изисква в съответствие с член 6.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10з, за да актуализира за целите на настоящата директива списъка на алтернативни горива, посочени в член 2, които изискват допълнителна маса. От особено значение е Комисията да следва обичайната си практика и да провежда консултации с експерти, включително експерти на държавите членки, преди да приеме тези делегирани актове.“

3) Приложение I се изменя, както следва:

а) към втората колона в точки 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 и 2.2.4 се добавя следната алинея:

„За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства на алтернативно гориво или с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в настоящия раздел, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията на алтернативно гориво или технологията с нулеви емисии, съответно с максимум 1 тон и 2 тона.“;

б) във втората колона в точка 2.3.1 се добавя следната алинея:

„Превозни средства с нулеви емисии: максимално допустимата маса от 18 тона се увеличава с допълнителната маса, свързана с технологията с нулеви емисии, с максимум 2 тона.“;

в) в третата колона в точка 2.3.2 се добавя следната алинея:

„Триосни моторни превозни средства с нулеви емисии: максималната допустима маса от 25 тона или 26 тона, когато задвижващата ос е оборудвана с двойни гуми и пневматично окачване или окачване, признато за равностойно в рамките на Съюза, както са определени в приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана с двойни гуми и максималната маса на всяка ос не надвишава 9,5 тона, се увеличава с допълнителната маса, свързана с технологията с нулеви емисии, с максимум 2 тона.“;

г) в третата колона в точка 2.4 се добавя следната алинея:

„Триосни съчленени автобуси, които са превозни средства с нулеви емисии: максимално допустимата маса от 28 тона се увеличава с допълнителната маса, свързана с технологията с нулеви емисии, с максимум 2 тона.“

#### Член 21

#### Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на 20 юни 2019 година.

За Европейския парламент  
Председател  
A. TAJANI

За Съвета  
Председател  
G. CIAMBA

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Средна стойност на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, на целта за специфични емисии на CO<sub>2</sub> и на извънредното количество емисии на CO<sub>2</sub>**

## 1. ПОДГРУПИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Всяко ново тежкотоварно превозно средство се разпределя в една от подгрупите превозни средства, определени в таблица 1, в съответствие с посочените в таблицата условия.

Таблица 1

**Подгрупи превозни средства (sg)**

Тежкотоварни превозни средства	Тип на кабината	Мошност на двигателя	Подгрупа превозни средства (sg)
Несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 4 × 2 и технически допустима максимална маса с товар > 16 тона	Всички	≤ 170 kW	4-UD
	Дневна кабина	≥ 170 kW	4-RD
	Кабина със спално отделение	≥ 170 kW и <265 kW	
	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	4-LH
Несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 6 × 2	Дневна кабина	Всички	9-RD
	Кабина със спално отделение		9-LH
Влекачи с конфигурация на осите 4 × 2 и технически допустима максимална маса с товар > 16 тона	Дневна кабина	Всички	5-RD
	Кабина със спално отделение		
	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	5-LH
Влекачи с конфигурация на осите 6 × 2	Дневна кабина	Всички	10-RD
	Кабина със спално отделение		10-LH

„Кабина със спално отделение“ означава вид кабина с отделение зад седалката на водача, предназначено да се използва за спане, обявена в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

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

Ако ново тежкотоварно превозно средство не може да бъде разпределено в подгрупа превозни средства, тъй като няма информация за вида на кабината или мощността на двигателя, то се разпределя в подгрупата на превозните средства за дълги разстояния (LH) в зависимост от вида на шасито (несъчленен товарен автомобил или влекач) и конфигурацията на осите (4 × 2 или 6 × 2).

Ако ново тежкотоварно превозно средство е разпределено в подгрупата превозни средства 4-UD, но няма данни за емисиите на CO<sub>2</sub> в g/km за профилите на движение UDL или UDR, определени в точка 2.1, таблица 2, то се разпределя в подгрупата превозни средства 4-RD.

2. СРЕДНИ СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА CO<sub>2</sub> НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
- 2.1. Специфични емисии на CO<sub>2</sub> от ново тежкотоварно превозно средство

Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> в g/km (CO<sub>2v</sub>) от новото тежкотоварно превозно средство *v*, разпределено в подгрупата превозни средства *sg*, се изчисляват, както следва:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

където:

$\sum mp$  е сумата за всички профили на движението *mp*, посочени в таблица 2;

*sg* е подгрупата превозни средства, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство *v*, съгласно точка 1 от настоящото приложение;

$W_{sg,mp}$  е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в таблица 2;

$CO_{2v,mp}$  са емисиите на CO<sub>2</sub> в g/km от новото тежкотоварно превозно средство *v*, определени за съответния профил на движението *mp* и докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии са 0 g CO<sub>2</sub>/km.

Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от специализирано превозно средство се определят като средната стойност на емисиите на CO<sub>2</sub> в g/km, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956.

Таблица 2

**Тегловни коефициенти за профила на движение ( $W_{sg,mp}$ )**

Подгрупа превозни средства (sg)	Профил на движение <sup>(1)</sup> (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Подгрупа превозни средства (sg)	Профил на движение <sup>(1)</sup> (тп)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

<sup>(1)</sup> Вж. определенията за профила на движение под настоящата таблица.

### Определения за профила на движение

RDL	Малък полезен товар при регионални курсове
RDR	Представителен полезен товар при регионални курсове
LHL	Малък полезен товар на дълги разстояния
LHR	Представителен полезен товар на дълги разстояния
UDL	Малък полезен товар при градски курсове
UDR	Представителен полезен товар при градски курсове
REL	Малък полезен товар при регионални курсове (EMC)
RER	Представителен полезен товар при регионални курсове (EMC)
LEL	Малък полезен товар на дълги разстояния (EMC)
LER	Представителен полезен товар на дълги разстояния (EMC)

#### 2.2. Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови тежкотоварни превозни средства в дадена подгрупа превозни средства— за производител

За всеки производител и за всеки период за докладване средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> в g/tkm от всички нови тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства sg ( $avgCO_{2sg}$ ) се изчисляват, както следва:

$$avgCO_{2sg} = \sum vCO_2v / Vsg \cdot PLsg$$

където:

$\sum v$  е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата превозни средства sg, с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а);

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

$V_{sg}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата превозни средства  $sg$ , с изключение на специализирани превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а);

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

2.3. Коефициент за нулеви и ниски емисии, посочен в член 5

2.3.1 Периоди за докладване за годините 2019—2024 г.

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

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

където:

$V$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, които отговарят на характеристиките, посочени в член 2, параграф 1, алинея първа, с изключение на специализирани превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а);

$V_{conv}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, които отговарят на характеристиките, посочени в член 2, параграф 1, алинея първа, с изключение на всички специализирани превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а) и с изключение на тежкотоварните превозни средства с нулеви или ниски емисии;

$V_{zlev}$  е сума от  $V_{in}$  и  $V_{out}$ ,

където:

$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$

като  $\sum_v$  е сумата за всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, притежаващи характеристиките, посочени в член 2, параграф 1, алинея първа;

$CO_{2v}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  в g/km от тежкотоварното превозно средство с нулеви или ниски емисии  $v$ , определени съгласно точка 2.1;

$LET_{sg}$  е прагът за ниски емисии на подгрупата превозни средства  $sg$ , към която принадлежи превозното средство, както е определено в точка 2.3.3;

$V_{out}$  е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, умножен по 2, като стойността е най-много 1,5 % от  $V_{conv}$ .

### 2.3.2 Периоди за докладване от 2025 г. нататък

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

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{освен ако тази стойност е по-голяма от 1 или по-малка от 0,97, в които случаи се използва съответно стойност 1 или 0,97;}$$

където:

$x$  is 0,02

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

$V_{in}$  е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с ниски и нулеви емисии с характеристиките, посочени в член 2, параграф 1, алинея първа, като всеки от тях се брои за  $ZLEV_{specific}$  в съответствие с формулата по-долу:

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

където:

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

$LET_{sg}$  е прагът за ниски емисии на подгрупата превозни средства  $sg$ , към която принадлежи превозното средство, както е определено в точка 2.3.3;

$V_{out}$  е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, като стойността е най-много 0,035 от  $V_{total}$ .

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

в случаите, когато  $V_{in}/V_{total}$  е по-малко от 0,0075, коефициентът на ZLEV се определя в размер на 1.

### 2.3.3 Праг за ниски емисии

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

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

където:

$rCO_{2sg}$  са еталонните емисии на  $CO_2$  в подгрупата превозни средства  $sg$ , съгласно определеното в точка 3;

$PL_{sg}$  е средният полезен товар на превозните средства в подгрупата превозни средства  $sg$ , както е определено в точка 2.5.

#### 2.4. Дял на новите тежкотоварни превозните средства на производителя в дадена подгрупа превозни средства

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

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

където:

$V_{sg}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупата превозни средства  $sg$ , с изключение на специализирани превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а);

$V$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, с изключение на специализирани превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а).

#### 2.5. Средни стойности на полезния товар за всички превозни средства в дадена подгрупа превозни средства

Средната стойност на полезния товар на превозно средство в подгрупата превозни средства  $sg$  ( $PL_{sg}$ ) се изчислява, както следва:

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

където:

$\sum mp$  е сумата за всички профили на движение  $mp$ ;

$W_{sg,mp}$  е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в таблица 2, точка 2.1;

$PL_{sg,mp}$  е стойността на полезния товар, определена от таблица 3 за превозните средства в подгрупата превозни средства  $sg$  за съответния профил на движение  $mp$ .

Таблица 3

Стойности на полезния товар  $PL_{sg,mp}$  (в тонове)

Подгрупа превозни средства sg	Профил на движение <sup>(1)</sup> (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

<sup>(1)</sup> Вж. определенията за профил на движение в точка 2.1, таблица 2.

## 2.6. Тегловен коефициент за пробег и полезен товар

Изчисляване на тегловния коефициент за пробег и полезен товар ( $MPW_{sg}$ ) на подгрупата превозни средства sg се определя като произведение от годишния пробег, посочен в таблица 4, и стойността на полезния товар за подгрупата превозни средства, посочен в точка 2.5, таблица 3, приведено към съответната стойност за подгрупа превозни средства 5-LH, и се изчислява, както следва:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

където:

$AM_{sg}$  е годишният пробег за превозните средства в съответната подгрупа превозни средства, посочен в таблица 4;

$AM_{5-LH}$  е годишният пробег за подгрупата превозни средства 5-LH, посочен в таблица 4;

$PL_{sg}$  е средната стойност на полезния товар, определена съгласно точка 2.5;

$PL_{5-LH}$  е средната стойност на полезния товар за подгрупата превозни средства 5-LH, определена съгласно посоченото в точка 2.5.

Таблица 4  
Годишен пробег

Подгрупа превозни средства sg	Годишен пробег AM <sub>sg</sub> (в километри)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя в g/tkm, посочени в член 4

За всеки производител и за с средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> в g/tkm (CO<sub>2</sub>) се изчисляват, както следва:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

където:

$\sum_{sg}$  е сумата за всички подгрупи превозни средства;

ZLEV е коефициентът за нулеви и ниски емисии, определен съгласно точка 2.3

$share_{,sg}$  е дялът на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата превозни средства, определен съгласно точка 2.4;

$MPW_{sg}$  е тегловния коефициент за пробег и полезен товар, определен съгласно точка 2.6;

$avgCO_{2,sg}$  са средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> в g/tkm, определени съгласно точка 2.2.

3. ЕТАЛОННИТЕ ЕМИСИИ НА CO<sub>2</sub>, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 1, ВТОРИ ПАРАГРАФ

Еталонните емисии на CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2,sg}$ ) се изчисляват за всяка подгрупа превозни средства sg на базата на всички нови тежкотоварни превозни средства на всички производители през референтния период, както следва:

$$rCO_{2,sg} = \frac{\sum_v (CO_{2,v/PL})_{sg}}{rV_{sg}}$$

където:

$\sum_v$  е сумата за всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през референтния период в подгрупата превозни средства sg, с изключение на специализираните превозни средства в съответствие с член 1, втора алинея;

$CO_{2v}$  са специфичните емисии на  $CO_2$  от ново тежкотоварно превозно средство  $v$ , определени в съответствие с точка 2.1 и ако е приложимо — коригирани в съответствие с приложение II;

$rV_{sg}$  е броят на всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през референтния период в подгрупата превозни средства  $sg$ , с изключение на специализираните превозни средства в съответствие с член 1, втора алинея;

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

#### 4. ЦЕЛТА ЗА СРЕДНИ СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 6

За всеки производител и всеки период за докладване, от 1 юли 2025 г. нататък целта за специфични емисии на  $CO_2$   $T$  се изчислява, както следва:

$$T = \sum sgshare_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

където:

$\sum_{sg}$  е сумата за всички подгрупи превозни средства;

$share_{sg}$  е дялът от нови тежкотоварни превозни средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен съгласно точка 2.4;

$MPW_{sg}$  е тегловния коефициент за пробег и полезен товар, определен съгласно точка 2.6,

$rf$  е целта за намаляване на емисии на  $CO_2$  (в %), приложима за този конкретен период за докладване;

$rCO_{2sg}$  са еталонните емисии на  $CO_2$ , определени съгласно точка 3.

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

##### 5.1. Траектория за намаляване на емисиите на $CO_2$ за кредити за емисии

За всеки производител и за всеки период за докладване за годините  $Y$  от 2019 г. до 2030 г., траекторията за намаляване на емисиите на  $CO_2$  ( $ET_Y$ ) се определя, както следва:

$$ET_Y = \sum sgshare_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

където:

$\sum_{sg}$  е сумата за всички подгрупи на превозни средства;

$share_{sg}$  е дялът от нови тежкотоварни превозни средства в подгрупа превозни средства  $sg$ , определен съгласно точка 2.4;

$MPW_{sg}$  е тегловния коефициент за пробег и полезен товар, определен в съгласно точка 2.6;

$rCO_{2sg}$  са еталонните емисии на  $CO_2$ , определени съгласно точка 3;

$R-ET_Y$  се изчислява, както следва:

за периодите за докладване за годините  $Y$  от 2019 г. до 2025 г.:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

и за периодите за докладване за годините  $Y$  от 2026 г. до 2030 г.:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

$rf_{2025}$  и  $rf_{2030}$  са целите за намаляване на емисиите на  $CO_2$  (в %), приложими за периодите за докладване за годините 2025 г. и 2030 г. съответно.

## 5.2. Кредити за емисии и дългове за емисии през всеки период за докладване

За всеки производител и всеки период за докладване за годините  $Y$  от 2019 г. до 2029 г. кредитите за емисии ( $cCO_{2Y}$ ) и дълговете за емисии ( $dCO_{2Y}$ ) се изчисляват, както следва:

Ако  $CO_{2Y} < ET_Y$ :

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ and}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Ако  $CO_{2Y} > T_Y > T_Y$  за годините 2025 — 2029 г.:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ and}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Във всички останали случаи за  $dCO_{2Y}$  и  $dCO_{2Y}$  се задава 0.

където:

$ET_Y$  е траекторията за намаляване на емисиите на  $CO_2$  на производителя през периода за докладване за годината  $Y$ , определена съгласно посоченото в точка 5.1;

$CO_{2Y}$  са средните специфични емисии на  $CO_2$  на производителя през периода за докладване за годината  $Y$ , определена съгласно посоченото в точка 2.7;

$T_Y$  е целта за специфичните емисии на  $CO_2$  на производителя през периода за докладване за годината  $Y$ , определена съгласно посоченото в точка 4;

$V_Y$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване за годината  $Y$ , с изключение на специализираните превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а).

## 5.3. Пределна стойност на дълговете за емисии

Пределната стойност на дълговете за емисии за всеки производител ( $limCO_2$ ) се определя, както следва:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

където:

$T_{2025}$  е целта за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на производителя през периода за докладване за годината 2025 г., определена съгласно посоченото в точка 4;

$V_{2025}$  е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през периода за докладване за годината 2025 г., с изключение на специализираните превозни средства в съответствие с член 4, първа алинея, буква а).

#### 5.4. Кредити за емисии, придобити преди 2025 г.

Дълговете за емисии, придобити за периода за докладване за годината 2025 г., се намаляват със стойност ( $redCO_2$ ), съответстваща на кредитите за емисии, придобити преди този период за докладване, който се определя за всеки производител, както следва:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

където:

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  е сумата за периодите за докладване за годините Y от 2019 г. до 2025 г.;

$dCO_{2025}$  са дълговете за емисии за периода за докладване за годината 2025 г., определени съгласно посоченото в точка 5.2;

$cCO_{2Y}$  са кредитите за емисии за периода за докладване за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2.

#### 6. ИЗВЪНРЕДНО КОЛИЧЕСТВО ЕМИСИИ НА CO<sub>2</sub> НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 2

Ако стойността е положителна, за всеки производител и всеки период за докладване от годината 2025 г. нататък стойността на извънредното количество емисии на CO<sub>2</sub> ( $exeCO_{2Y}$ ) се изчислява, както следва:

за периода за докладване за 2025 г.

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

за периодите за докладване за годините Y от 2026 г. до 2028 г.

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

за периода за докладване за годината 2029 г.

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2I - cCO2I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2J - redCO2$$

за периодите за докладване за годините Y от 2030 г. нататък

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

където:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$	е сумата за периодите за докладване за годините Y от 2019 г. до 2025 г.;
$\sum_{I=2025}^Y$	е сумата за периодите за докладване за годините I от 2025 г. до годината Y;
$\sum_{J=2025}^{Y-1}$	е сумата за периодите за докладване за годините J от 2025 г. до годината (Y-1);
$\sum_{J=2025}^{2028}$	е сумата за периодите за докладване за годините J от 2025 г. до 2028 г.;
$\sum_{I=2025}^{2029}$	е сумата за периодите за докладване за годините I от 2025 г. до 2029 г.;
$dCO2_Y$	са дълговете за емисии за периода за докладване за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2;
$cCO2_Y$	са кредитите за емисии за периода за докладване за годината Y, определени съгласно посоченото в точка 5.2;
$limCO2$	е пределната стойност на дълговете за емисии, определена съгласно посоченото в точка 5.3;
$redCO2$	е намалението на дълговете за емисии за периода за докладване за годината 2025 г., определено съгласно посоченото в точка 5.4.

Във всички останали случаи за стойността на извънредното количество емисии на  $CO_2 exeCO2_Y$  се задава 0.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## Процедури за корекция

## 1. КОРЕКЦИОННИ КОЕФИЦИЕНТИ ЗА ПОЛЕЗНИЯ ТОВАР, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 14, ПАРАГРАФ 1, БУКВА В)

При спазване на член 11, параграф 2, буква а), за изчисляване на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в член 1, втора алинея, се използват тегловните коефициенти за профила на движение и стойностите на полезния товар, приложими за периода за докладване, през който промените, посочени в член 14, параграф 1, буква в), влизат в сила за всички нови тежкотоварни превозни средства, а емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварното превозно средство *v* в g/km, определени за профила на движение *tr* съгласно точка 2.1, таблица 2 от приложение I, се коригират, както следва:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

където:

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

$CO_2(RP)_{v,mp}$  са специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от превозното средство *v* в g/km, определени при профила на движение *tr* въз основа на данните от мониторинга за референтния период, които се докладват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956;

$PL(RP)_{sg,mp}$  е стойността на полезния товар, определена за превозното средство *v* в подгрупата превозни средства *sg* при профила на движение *tr* за референтния период, в съответствие с точка 2.5, таблица 3 от приложение I, с цел да се установят данните от мониторинга за референтния период, които се докладват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$  е стойността на полезния товар, определена за превозните средства в подгрупата превозни средства *sg* при профила на движение *tr* през периода за докладване, през който промените, посочени в член 14, параграф 1, буква в), влизат в сила за всички нови тежкотоварни превозни средства в съответствие с точка 2.5, таблица 3 от приложение I;

$PL_{a,sg,mp}$  е корекционният коефициент за полезния товар, определен в таблица 5.

Таблица 5

Корекционни коефициенти за полезния товар  $PL_{a,sg,mp}$ 

$PL_{a,sg,mp}$ (в 1/тонове)		Профил на движение <i>tr</i> <sup>(1)</sup>				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Подгрупа на превозното средство <i>sg</i>	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

<sup>(1)</sup> Вж. определенията за профил на движението в точка 2.1 от приложение I.

## 2. КОРЕКЦИОННИ КОЕФИЦИЕНТИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 11, ПАРАГРАФ 2, БУКВА Б)

При спазване на член 11, параграф 2, буква б), за изчисляване на еталонните емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в член 1, се използват тегловните коефициенти за профила на движение и стойностите на полезния товар, приложими за периода за докладване, през който промените, посочени в член 14, параграф 1, буква в), влизат в сила за всички нови тежкотоварни превозни средства, а емисиите на CO<sub>2</sub> от тежкотоварното превозно средство *v* в g/km, определени за профила на движение *tr* съгласно точка 2.1, таблица 2 от приложение I, се коригират, както следва:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times \left( \sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp} \right) / \left( \sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp} \right)$$

където:

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

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

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

$CO_2(RP)_{v,mp}$  са специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от превозното средство *v* в g/km, определени при профила на движение *tr* въз основа на данните от мониторинга за референтния период, които се докладват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$  са специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от представителното превозно средство *r* в g/km, съгласно определеното при профила на движение *tr* в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане през референтния период, през който е бил определен  $CO_2(RP)_{v,mp}$ ;

$CO_{2r,mp}$  са специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от представителното превозно средство *r*, съгласно определеното при профила на движение *tr* в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане през периода за докладване, когато за всички нови тежкотоварни превозни средства влизат в сила промените, посочени в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

Представителното превозно средство *r* се определя в съответствие с методиката, посочена в член 14, параграф 3 от настоящия регламент.