



Брюксел, 25 юни 2022 г.
(OR. fr, en)

10686/22

Междуинституционално досие:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

БЕЛЕЖКА

От: Председателството

До: Съвета

№ док. Ком.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Относно: Пакет „Подготвени за цел 55“

Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата

– Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 14 юли 2021 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета, като част от пакета „Подготвени за цел 55“, предложение за изменение на Регламента за определяне на нови стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства. Предложението има за цел да допринесе за повишеното общо равнище на амбиция на ЕС, като по този начин стимулира иновациите и гарантира, че европейската автомобилна промишленост запазва и укрепва своята конкурентоспособност в световен мащаб. Повишената амбиция, наред с другото, ще помогне на държавите членки да постигнат своите обвързващи национални цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията.

2. За тази цел Комисията предлага да се увеличат целите за намаляване на емисиите на CO₂ в целия ЕС за новите леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за 2030 г. и да се определи цел от 100%, считано от 2035 г., за новите леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства.
3. Освен това Комисията предлага от 2030 г. да се премахнат облекченията за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV), както и дерогацията за производителите, отговорни за малък брой регистрации.
4. В Европейския парламент от името на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI) за докладчик по предложението беше определен Jan Huitema (Renew, NL). Комисията ENVI прие доклада си на 11 май 2022 г., а на пленарното си заседание на 8 юни 2022 г. Парламентът прие редица изменения на предложението на Комисията.
5. Икономическият и социален комитет представи становището си на 19 януари 2022 г. Комитетът на регионите даде своето становище на пленарното си заседание от 26 – 27 януари 2022 г.
6. На 20 декември 2021 г. Съветът по околна среда проведе ориентационен дебат.
7. На равнище работна група френското председателство продължи да придвижва преразглеждането на регламента. В хода на това преразглеждане председателството представи компромисен текст, който запазва предложението на Комисията в сегашния му вид, що се отнася до целите за леките пътнически автомобили, премахването, считано от 2030 г., на облекченията за превозни средства с нулеви и ниски емисии и премахването от 2030 г. на дерогацията за производителите, отговорни за малък брой регистрации. В проекта за компромисен текст обаче се предлага съдържанието на двугодишните доклади за напредъка да се обогати въз основа на приноса на делегациите.

8. На 13 май 2022 г. Комитетът на постоянните представители проведе обмен на мнения въз основа на компромисния текст на председателството, за да даде насоки за по-нататъшната работа.
9. Като подготовка за заседанието на Съвета по околна среда на 28 юни 2022 г. Комитетът на постоянните представители разгледа на заседанието си от 24 юни 2022 г. компромисен текст на председателството, в който леко се коригира съдържанието на двугодишните доклади за напредъка.

II. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ

10. Въз основа на тези обсъждания председателството продължава да смята предложението на Комисията за балансирана основа за постигане на компромис в рамките на Съвета по отношение на числовите стойности на целите за 2030 г. и 2035 г. за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства. Ето защо председателството поддържа предложения компромисен текст в сегашния му вид.
11. Компромисният текст е поместен в приложението към настоящата бележка.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

12. Съветът се приканва да разреши оставащите въпроси и да приеме общ подход въз основа на текста, изложен в приложението към настоящата бележка.
Общият подход ще бъде мандатът на Съвета за бъдещите преговори с Европейския парламент в рамките на обикновената законодателна процедура.

Предложение за
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти
за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски
превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на
климата¹

(Текст от значение за ЕИО)

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 комитет²,
като взеха предвид становището на Комитета на регионите³,
в съответствие с обикновената законодателна процедура,
като имат предвид, че:

¹ Промените спрямо текста на Комисията са подчертани, а заличаванията са отбелязани с [...].

² ОВ С , г., стр. .

³ ОВ С , г., стр. .

- (1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °С над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °С над равнищата от прединдустриалния период.
- (2) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третират основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение⁴. Изключително тежките последици от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.
- (3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.
- (4) В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът поема ангажимент за намаление с най-малко 55 % до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на ЕС спрямо равнищата от 1990 г.

⁴ Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final от 11 декември 2019 г.

- (5) Съюзът си постави за цел до 2050 г. неговата икономика да постигне климатична неутралност. Посредством Регламент (ЕС) [--] на Европейския парламент и на Съвета⁵ тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се въведе и обвързващ ангажимент на Съюза до 2030 г. да се намалят вътрешно нетните емисии на парникови газове (след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г.
- (6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.
- (7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове.
- (8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета⁶, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.

⁵ Регламент (ЕС) [.../...] от [...] 2021 г. на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата) [ОВ L, .../...].

⁶ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

- (9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите що се отнася до качеството на въздуха и икономии на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ са технологично неутрални. Има и ще има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в прехода.
- (10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.
- (11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които поражда все по-мощното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. Когато е необходимо, следва да се предвиди финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.

- (12) Актуализираната нова промишлена стратегия⁷ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява на всеки две години в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от двугодишните доклади по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.
- (13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС е необходимо да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, както е определено в Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁸.

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

⁸ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

- (14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, поради което е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.
- (15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС от 2030 г. нататък производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и би застрашил ефективността на Регламент (ЕС) 2019/631. Поради това той следва да се премахне от 2030 г. Преди тази дата и следователно през цялото десетилетие въпросният механизъм ще продължи да способства за навлизането на превозните средства с емисии 0–50 g CO₂/km, включително на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, електрически превозни средства с горивни елементи, използващи водород и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа с добри показатели. След тази дата хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.
- (16) Прилагането на стандартите за емисиите на CO₂ е тясно свързано с прилагането на законодателството за одобрение на типа. След отмяната и замяната на 1 септември 2020 г. на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁹ с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰ е целесъобразно, с цел да се осигури постоянна съгласуваност между двата набора от инструменти, да се хармонизират допълнително определенията и актуализират препратките в Регламент (ЕС) 2019/631 към рамковото законодателство за одобрение на типа.

⁹ 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 (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

¹⁰ 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).

- (17) Усилията за намаляване на емисиите, необходими за постигане на целите за автомобилния парк на целия ЕС, се разпределят между производителите, като се използва крива на граничните стойности, базирана на средната маса на автомобилния парк на ЕС от нови превозни средства и на парка от нови превозни средства на производителя. Този механизъм е целесъобразно да се запази, необходимо е обаче да се предотврати с по-строгите цели за автомобилния парк на ЕС целта за специфичните емисии за даден производител да стане отрицателна. По тази причина е необходимо да се поясни, че когато се получи такъв резултат, целта за специфичните емисии следва да бъде определена на 0 g CO₂/km.
- (18) За да се гарантира справедливо разпределение на усилията за намаляване на емисиите, двете криви на граничните стойности за по-леки и по-тежки леки търговски превозни средства следва да бъдат коригирани, за да отразяват по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO₂.
- (19) Стойностите, използвани за изчисляване на целите за специфичните емисии и средните специфични емисии на даден производител, се основават на данните, записани в документацията за одобрение на типа и в сертификатите за съответствие на съответните превозни средства. От съществено значение за гарантиране на ефективността на стандартите за емисиите на CO₂ е данните, използвани за тези цели, да бъдат точни. Ако въпреки това бъдат установени грешки в данните, може да не бъде възможно, въз основа на законодателството за одобрение на типа, да бъде коригирана документацията за одобрение на типа или вече издадените сертификати за съответствие, когато данните се отнасят до одобрения на типа, които са престанали да бъдат валидни. В такива случаи Комисията следва да разполага с правомощие да поиска от съответните органи по одобряване на типа или, когато е приложимо, от производителите, да изготвят декларация за корекция, въз основа на която стойностите, използвани за определяне на това доколко производителите са постигнали своите цели могат да бъдат коригирани.
- (20) Докладването на данни за превозни средства от категории M2 (автобуси) и N2 (средно големи камиони) попада в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ и поради това е целесъобразно това изискване да бъде заличено от Регламент (ЕС) 2019/631.

¹¹ Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 1).

- (21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от 2030 г. нататък.
- (22) С цел да се осигури правна яснота и съгласуваност с настоящата практика, е целесъобразно да се поясни, че корекциите на стойностите на M0 и TMO следва да се извършват чрез изменения на приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631, вместо да се предвижда акт за допълване на посочения регламент.
- (23) През 2026 г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в двугодишния доклад.
- (24) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии ще се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.

(25) За да се гарантира възможността изчисляването на целите за специфичните емисии за производителите, отговорни за емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства с многоетапно одобрение на типа да се коригира така, че да се вземат предвид промените в процедурата за определяне на емисиите на CO₂ и масата на въпросните превозни средства, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението, когато това е необходимо, на изчислителните формули, посочени в част Б от приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(26) Поради това Регламент (ЕС) 2019/631 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) 2019/631 се изменя, както следва:

1) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се изменя, както следва:

i) в буква а) числото „37,5%“ се заменя с „55%“,

ii) в буква б) числото „31%“ се заменя с „50%“,

б) вмъква се следният параграф 5а:

„5а. От 1 януари 2035 г. се прилагат следните цели за автомобилния парк на целия ЕС:

а) за средните емисии на автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 100 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част А на приложение I;

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 100 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част Б на приложение I.

- в) в параграф 6 думите „От 1 януари 2025 г.“ се заменят с „От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.“,
- г) параграф 7 се заличава;

2) Член 2 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се изменя, както следва:
 - а) в буква а) препратката към „приложение II към Директива 2007/46/ЕО“ се заменя с препратка към „член 4, параграф 1, буква а), подточка і) от Регламент (ЕС) 2018/858“,
 - б) буква б) се заменя със следното:
„б) категория N₁ съгласно определението в член 4, параграф 1, буква б), подточка і) от Регламент (ЕС) 2018/858 и в приложното поле на Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които са регистрирани за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън Съюза („нови леки търговски превозни средства“); За целите на настоящия регламент и без да се засягат Регламент (ЕС) 2018/858 и Регламент (ЕО) № 715/2007, от 1 януари 2025 г. превозните средства с нулеви емисии от категория N с базова маса над 2610 kg или 2840 kg, в зависимост от случая, се считат за леки търговски превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, ако превишението на базовата маса се дължи единствено на масата на системата за натрупване на енергия.“.
 - б) в параграф 3 препратката към „част А, точка 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО“ се заменя с препратка към „част А, точка 5 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858“;

3) В член 3 параграф 1 се изменя, както следва:

- а) уводното изречение се заменя със следното:
„За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от Регламент (ЕС) 2018/858. Прилагат се и следните определения:“,
- б) букви б) — ж), и) и н) се заличават;

4) в член 4, параграф 1 се добавя следната алинея:

„За целите на буква в), когато целта за специфичните емисии, определена в съответствие с част А, точка 6.3 от приложение I или част Б, точка 6.3. от приложение I, е отрицателна, целта за специфичните емисии е 0 g/km.“;

- 5) Член 7 се изменя, както следва:
- а) вмъква се следният параграф ба:
- „ба. Когато Комисията установи, че предварителните данни, предоставени от държавите членки в съответствие с параграф 2, или данните, съобщени от производителите в съответствие с параграф 5, се основават на неверни данни в документацията за одобрение на типа или сертификатите за съответствие, Комисията уведомява органа по одобряване на типа или, когато е приложимо, производителя и изисква от органа по одобряване на типа или, когато е приложимо, от производителя да издаде декларация за корекция, в която се посочват коригираните данни. Декларацията за корекция се представя на Комисията и коригираните данни се използват за изменение на предварителните изчисления по параграф 4.“,
- б) параграф 11 се заличава;
- 6) В член 10, параграф 2 първото изречение се заменя със следното:
- „След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната 2029 година включително.“;
- 7) В член 13, параграф 3 се добавя следното второ изречение:
- „Когато данните в документацията за одобрение на типа не могат да бъдат поправени съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, отговорният орган по одобряване на типа издава декларация за корекция с коригирани данни и я представя на Комисията и на заинтересованите страни.“;
- 8) в член 14, параграф 2 думите „за допълване на настоящия регламент, с които установяват мерките, посочени в“ се заменят с думите „за изменение на приложение I, както е предвидено в“;
- 9) Вмъква се следният член 14 а:

„Член 14а

Доклад за напредъка

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

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г. Това включва:

- въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, по-специално в сегмента на леките търговски превозни средства, подобряването на енергийната ефективност на превозните средства, напредъка към постигането на целите при изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, както се изисква по Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, и анализ на пазара на употребявани превозни средства в държавите членки;
- потенциалния принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на климатична неутралност при мобилността, въздействието върху потребителите, включително върху цените на електричеството, особено върху домакинствата с ниски и средни доходи, напредъка в социалния диалог, ефективността на мерките в подкрепа на преквалификацията и повишаването на квалификацията на работната сила в автомобилния сектор, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии;
- въздействието на настоящия регламент за изменение върху постигането на целите на държавите членки съгласно Регламент ЕС/xxxx/xxxx [изменения Регламент за разпределяне на усилията] и стандартите за качество на въздуха съгласно Директива 2008/50/ЕО;
- необходимостта от допълнителни мерки, включително мерки на равнището на ЕС, които могат да улеснят прехода на държавите членки към лекотоварни превозни средства с нулеви емисии.

10) Член 15 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

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

б) параграфи 2—5 се заличават;

в) добавя се следният параграф 9:

„9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да изменя формулите, посочени в приложение I, част Б, когато подобни изменения са необходими, за да се вземе предвид процедурата за превозни средства с многоетапно одобрение на типа N1, съгласно с описаното в част А от приложение III.“;

11) Член 17 се изменя, както следва:

- а) в параграф 2 думите „член 15, параграф 8“ се заменят с „член 15, параграфи 8 и 9“;
- б) в параграф 3 думите „член 15, параграф 8“ се заменят с „член 15, параграфи 8 и 9“;
- в) в параграф 6 думите „член 15, параграф 8“ се заменят с „член 15, параграфи 8 и 9“;

12) приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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 [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

Приложение I се изменя, както следва:

1) Част А се изменя, както следва:

а) в точка 6.1 заглавието се заменя със следното:

„Цели за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) от 2025 г. нататък“,

б) в точка 6.1.2 заглавието се заменя със следното:

„Цел за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) за периода 2030—2034 г.“.

в) добавя се следната точка 6.1.3:

„6.1.3. Цел за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) от 2035 г. нататък
 $EU\ fleet\ wide\ target_{2035} = EU\ fleet\ wide\ target_{2021} \cdot (1 - reduction\ factor_{2035})$

където:

$EU\ fleet\ wide\ target_{2021}$ отговаря на определеното в точка 6.0;

$Reduction\ factor_{2035}$ е съгласно определеното в член 1, параграф 5а, буква а).“.

г) в точка 6.2 заглавието се заменя със следното:

„Еталонни цели за специфичните емисии“

д) точка 6.2.2 се заличава.

е) точка 6.3 се заменя със следното:

„6.3. Цели за специфичните емисии от 2025 г. нататък

6.3.1. Цели за специфичните емисии за периода 2025—2029 г.:

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии · ZLEV
коэффициент

където:

еталонна цел за специфичните емисии (specific emissions reference target) е

еталонната цел за специфичните емисии на
CO₂, определена в съответствие с точка
6.2.1;

ZLEV коэффициент

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

където:

у е дялът на превозните средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на нови леки пътнически автомобили, изчислен като общия брой на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всеки от тях се брои като $ZLEV_{\text{specific}}$ в съответствие със следната формула, разделен на общия брой на нови леките пътнически автомобили, регистрирани през съответната календарна година:

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

За новите леки пътнически автомобили, регистрирани в държавите членки с дял на превозните средства с нулеви и ниски емисии в техния автомобилен парк под 60 % от средната стойност за Съюза през 2017 г. и с по-малко от 1000 нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, регистрирани през 2017 г.*, $ZLEV_{\text{specific}}$ се изчислява, до 2029 г. включително, в съответствие със следната формула:

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

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

х е 15 % за периода 2025—2029 г.

6.3.2. Цели за специфичните емисии за периода 2030—2034 г.

Цел за специфичните емисии = $EU \text{ fleet-wide target}_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

където:

EU fleet-wide target₂₀₃₀ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

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

където:

a₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

average emissions₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM₀ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

6.3.3 Цели за специфични емисии от 2035 г. нататък

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM-TM₀)

където:

EU fleet-wide target₂₀₃₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;

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

където:

a₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

average emissions₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM₀ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

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

2) Част Б се изменя, както следва:

а) в точка 6.1 заглавието се заменя със следното:

„Цели за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) от 2025 г. нататък“

б) в точка 6.1.2 заглавието се заменя със следното:

„Цели за автомобилния парк на целия ЕС за периода 2030—2034 г.“

в) добавя се следната точка 6.1.3:

„6.1.3. Цели за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide targets) от 2035 г. нататък

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2035} = EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2021} \cdot (1 - reduction\ factor_{2035})$

където:

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2021}$ отговаря на определеното в точка 6.0;

$Reduction\ factor_{2035}$ е съгласно определеното в член 1, параграф 5а, буква б).“.

г) точка 6.2.2 се заменя със следното:

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

Еталонна цел за специфичните емисии = $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;

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

където:

$a_{2030,L}$ е $\frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}}{Average\ emissions_{2021}}$

$a_{2030,H}$ е $\frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}}{EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025}}$

$average\ emissions_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.“.

д) добавя се следната точка 6.2.3:

„6.2.3. Еталонни цели за специфичните емисии от 2035 г. нататък

Еталонна цел за специфичните емисии = $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2035}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;

α е $a_{2035,L}$, когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM_0 , или $a_{2035,H}$, когато средната маса на изпитване новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 ;

където:

$$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2035}}{Average\ emissions_{2021}}$$

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

$average\ emissions_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1.

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.

е) точка 6.3.2 се заменя със следното:

„6.3.2. Цели за специфичните емисии за периода 2030—2034 г.

Цели за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии – ($\emptyset_{targets}$ - $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}$)

където:

еталонна цел за специфичните емисии е еталонната цел за специфичните емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.2;

$\emptyset_{targets}$ е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфични емисии, определени в съответствие с точка 6.2.2;

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}$ е съгласно определеното в точка 6.1.2.“.

ж) добавя се следната точка 6.3.3:

„6.3.3. Цели за специфичните емисии от 2035 г. нататък

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии – ($\emptyset_{targets}$ - $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2035}$)

където:

еталонна цел за специфичните емисии е еталонната цел за специфичните емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.3;

$\emptyset_{\text{targets}}$

е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфични емисии, определени в съответствие с точка 6.2.3;

EU fleet-wide target₂₀₃₅

е съгласно определеното в точка 6.1.3.“
