



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Съгласно Парижкото споразумение, Европейският съюз (ЕС) е поел ангажимент за предотвратяване на изменението на климата чрез ограничаване на глобалното затопляне до много под 2 °С.

Рамката на ЕС до 2030 г. включва цели за намаляване с поне 40 % на вътрешните емисии на ПГ в ЕС спрямо нивата от 1990 г. Всички сектори ще трябва да изиграят своята роля, ако това равнище на амбиция е да се постигне и ако разходите и сериозни въздействия от изменението на климата, трябва да се избягва.

Секторът на автомобилния транспорт е от ключово значение за намаляването на емисиите на парникови газове и за намаляване на въглеродните емисии от икономиката на ЕС. Лекотоварни превозни средства (ЛПС) — пътнически автомобили и леки търговски превозни средства (ванове) — са вече дава своя дял от намаляването на емисиите и е предложено законодателство¹ през 2017 г., така че те да продължат да осъществяват този след 2020 г.

Пътният транспорт на товари е от съществено значение за развитието на търговията и на европейския континент. Тежкотоварните автомобили превозват около 70 % от товарите, превозвани по суша, и предоставяне на основни обществени услуги. На автомобилния товарен и пътнически транспорт се състои в голяма степен от малки и средни предприятия (МСП), с над 600 000 предприятия в ЕС, в които работят близо 3 милиона души. Други 3.5 милиона души са заети в производството на товарни автомобили, ремонти, продажби, лизингова и застрахователна дейност.

Въпреки че емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства (ТПС), т.е., камиони и автобуси, са причина за около 6 % от общото количество на емисии в ЕС и 25 % от емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт в ЕС, те понастоящем не са регулирани на равнище ЕС. Това поставя три основни проблема.

Първо, без никакви допълнителни действия емисиите на CO₂ от ТПС, се очаква да нарасне с 9 % през периода 2010—2030 г. поради нарастващия обем на транспортните дейности. Както е показано в оценката на въздействието², която придружава след 2020 г. стандарти за емисиите на CO₂ от лекотоварни превозни средства, са необходими допълнителни мерки в сектора на автомобилния транспорт през 2030 г. за постигането на националните цели, определени в рамките на Регламента за разпределяне на усилията.

Второ, транспортните оператори и техните клиенти, които понастоящем се пропускат възможните икономии на гориво и по-ниски разходи за гориво. Като икономически ефективни технологии за намаляване на емисиите са лесно достъпни, те не са широко разпространени на пазара на ТПС. Това е в ущърб на транспортните оператори, най-вече МСП или микропредприятията, чиито разходи за гориво може да превишат една четвърт от общите им оперативни разходи.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 окончателен

Трето, производителите на ТПС в ЕС са изправени пред нарастващ глобален конкурентен натиск, тъй като Съединените щати, Китай, Япония и Канада вече са въвели регулаторни мерки за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС. На автомобилния сектор на ЕС трябва да бъде в крак с технологичните подобрения на тези пазари, за да запази водещата си позиция в областта на горивната ефективност на превозните средства.

Съществуват редица различни законодателни актове на ЕС, които са от значение за декарбонизацията на автомобилния транспорт, които се отнасят до горепосочените проблеми до известна степен. Това се отнася за предлагане, търсене, икономическо и базови инструменти. Тези мерки обаче не са достатъчни за преодоляване на основните пазарни пречки, затрудняващи навлизането на технологии за ефективно използване на горивото.

Предложението за стандарти за емисиите на CO₂ от нови ТПС определя предлагането на допълващи мерки на равнище ЕС, за да се намери решение на тези пазарни пречки, със следните основни цели:

- Намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС в съответствие с изискванията на политиката на ЕС в областта на климата и на Парижкото споразумение, като същевременно намаляване на замърсяването на въздуха, особено в големите градове.
- Улесни намаляването на експлоатационните разходи за превозвачите, повечето от които са МСП, и по-общо за транспортните разходи за потребителите в зависимост от цените на икономии на гориво.
- Запазване на технологичната и иновативната водеща позиция на ЕС производителите и доставчиците на компоненти.
- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е част от третия пакет за мобилност. С настоящото предложение също така се изпълнява Европейската стратегия от 2016 г. за мобилност с ниски емисии, чиито цели включват намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г. и определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

То доразвива и допълва други съществуващи мерки на политиката за мобилност на ЕС, които засягат регулаторната среда и ще стимулира мобилността с ниски емисии в сектора на тежкотоварните автомобили, като например Регламента за сертифициране³, Регламента за мониторинга и докладването⁴, система на ЕС за одобрение на типа, Директива „Евровинетка“⁵, Директивата за качеството на горивата⁶, Директивата за чисти и енергийно ефективни превозни средства⁷, Директивата относно максимално

³ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията за определяне на емисиите на въглероден двуокис и разхода на гориво от ТПС

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Директива 2011/76/ЕС.

⁶ Директива 2009/30/ЕО.

⁷ Директива 2009/33/ЕО.

допустимите маси и размери⁸, както и Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (AFID)⁹.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение допринася за прехода към нисковъглеродна, сигурна и конкурентоспособна икономика и ще спомогне за изпълнението на цел за намаляване на емисиите с поне 40 %, включени в стратегията за енергийния съюз¹⁰. То ще подпомогне също така държавите членки да постигнат националните цели за намаляване на емисиите, определени в рамките на Регламента за разпределяне на усилията¹¹.

На последно място, предложението също така съответства на световно равнище ангажимент на Съюза за постигане на амбициозни цели в областта на климата в рамките на споразумението от Париж на 21-вата конференция на страните (COP21).

Чрез решаване на въпроси, свързани с технологичната и иновативната водеща позиция на европейската автомобилна индустрия, предложението е в съответствие с обновената стратегия за индустриалната политика¹², която подчертава, че една модерна и конкурентоспособна автомобилна промишленост е ключова за икономиката на ЕС. Освен това чрез стимулиране на разгръщането на нови намаляващи разхода на гориво технологии, предложението също така допринася за постигането на целите на Съюза за създаване на работни места и растеж.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Членове 191—193 от Договора за функционирането на Европейския съюз потвърждават и уточняват компетентността на ЕС в областта на изменението на климата. По-специално, те предоставят правното основание за предприемане на действия относно разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС.

ЕС вече предприе действия в областта на емисиите на CO₂ от превозните средства, приемането на Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, които определят пределно допустими стойности за емисиите на CO₂ от леки автомобили и микробуси. Комисията прие също така предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства. Тези регламенти бяха основани на преговорната глава „Околна среда“ от Договора, а именно на член 192 от ДФЕС.

- **Субсидиарност (извън областите на изключителна компетентност)**

Необходимост от действие на ЕС

Освен това изменението на климата е трансграничен проблем и същевременно споделена компетентност между ЕС и държавите членки. Автомобилен товарен транспорт също има трансгранично измерение с оглед на специфичната служба прави. Транспортирането на стоки не се случва не само в рамките на една страна, но и в

⁸ Директива 2015/719/ЕС.

⁹ Директива 2014/94/ЕС.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

различните държави членки и факта, че на тежкотоварните превозни средства могат да се търгуват в целия ЕС.

Поради това действията на ЕС са оправдани с оглед на трансграничното въздействие на изменението на климата и необходимостта от запазване на единните пазари за автомобилни товарни превози, както и тези в ТПС.

Без предприемане на действия на равнище ЕС ще трябва да разчита на инициативите на държавите членки с цел намаляване на емисиите от ТПС. Понастоящем обаче много държави членки прилагат преференциално данъчно третиране на горивото, използвано в транспортния сектор на ТПС и има малко сигнали, че това би се променило в бъдеще. Настоящата данъчните нива на облагане на горивата не е довело до необходимото увеличение на горивната ефективност.

Освен това, едно такова решение е от компетентността на държавите членки и не е вероятно държавите членки ще всички заедно, увеличават данъчните нива на облагане на горивата до такава степен, че би могло да доведе до значително повишаване на ефективността. Освен това данъчната политика на ЕС е обект на единодушие, което затруднява хармонизирането на тази област на политиката.

Поради тези причини възможното увеличение в данъчните нива на облагане на горивата могат да бъдат само допълнителни, но не може да замести определянето на стандарти за емисии на CO₂.

Освен това, в случай че действията ще бъде оставено на държавите членки, различните национални схеми биха могли да бъдат определени, например в зависимост от целите, определени в рамките на Регламента за разпределяне на усилията. Ако това се случи, то би довело до различни равнища на амбиция и конструктивни параметри, които биха изисквали набор от технологични възможности, намалява икономиите от мащаба и фрагментиране на единния пазар.

Това би повишило разходите за привеждане в съответствие за производителите и би отслабило стимулите за проектиране на автомобили и микробуси с висока горивна ефективност поради разпокъсаността на европейския пазар.

Координирани и взаимно допълващи се действия на европейско равнище да се актуализира.

Добавена стойност от намесата на ЕС

С оглед на съществуващия единен пазар за нови ТПС това е най-ефективно по отношение на разходите, за да се гарантира хармонизирано действие и да се определят цели за емисиите на CO₂ за нови ТПС на равнището на ЕС. Дори ако всички държави членки трябваше да установят регулаторни изисквания за емисиите на CO₂ от нови превозни средства, слаба координация между отделните държави, би могло да породи разходи за привеждане в съответствие за производителите, както и да отслаби стимулите за проектиране на горивната ефективност на ТПС поради разпокъсаността на европейския пазар.

Допълнителните разходи, които биха възникнали в резултат на липсата на общи стандарти и общи технически решения или конструкции превозни средства ще бъдат поети от доставчиците на компоненти и производителите на превозни средства. Въпреки това, те в крайна сметка ще бъдат прехвърлени на потребителите, които ще бъдат изправени пред по-високи разходи за превозни средства.

Автомобилната промишленост се нуждае от повече правна сигурност, ако тя е да направи големи инвестиции на капитали, необходимо за постигане на максимална

ефективност на разхода на гориво на нови превозни средства, и в още по-голяма степен за преминаването към алтернативни превозни средства със силово предаване. На равнището на Съюза това хармонизираните стандарти осигуряват сигурност за дългосрочния хоризонт на планиране и не могат да се прилагат със същата ефективност и сигурност на равнището на държавите членки.

- **Пропорционалност**

При вариантите за политика, обхванати от настоящото предложение се стреми да регулира емисиите на CO₂ от ТПС. Предложението е насочено към това, което е строго необходимо за постигането на поставените цели.

С оглед на това предложението съответства на принципа на пропорционалност. С предложението се определят нови икономически ефективни стандарти за постигане на необходимите намаления на емисиите на CO₂ от автомобили и микробуси съгласно договорената рамка в областта на климата и енергетиката ЕС 2030, като същевременно се гарантира справедливо разпределение на усилията между производителите.

Глава 7 на Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, се разглеждат аспектите, свързани с пропорционалността на всяка от набелязаните варианти на политиката.

- **Избор на инструмент**

Смята се, че регламентът е подходящият правен инструмент, тъй като той осигурява необходимата сигурност по отношение на спазването на стандартите за емисиите на CO₂ от страна на производителите, като същевременно не се изисква транспониране в законодателството на държавите членки. Целта на ЕС се прилага спрямо Съюза като цяло. Следователно е необходимо да се осигури прилагането на еднакъв подход във всички държави-членки. Освен това, както бе обяснено по-горе, е необходим хармонизиран подход с цел да се избегне нарушаване на конкуренцията и рисковете от фрагментиране на вътрешния пазар.

Този избор е също така в съответствие със стандартите за емисиите на CO₂ за нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, определени в Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011.

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

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

Не може да се извърши поради липсата на законодателство на ЕС за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от ТПС.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Консултации със заинтересованите страни Комисията потърси обратна информация от заинтересованите посредством:

- а) обществена консултация онлайн (от 20 ноември 2017 г. до 29 януари 2018 г.);
- б) работен семинар със заинтересованите страни (16 януари 2018 г.);

- в) срещи със съответните промишлени сдружения, представляващи производителите на автомобили, доставчиците на компоненти и материали, доставчиците на горива;
- г) срещи с органите на държавите членки, производителите на превозни средства, доставчиците, социалните партньори и НПО;
- д) становища на заинтересованите страни и държавите членки.

Резултатите от консултацията със заинтересованите страни са включени в обобщен вид в приложение 2 към оценката на въздействието на настоящото предложение.

Основните заключения от процеса на консултации със заинтересованите страни може да се обобщят както следва:

В отговорите на въпроса кои по ред на важност са предпочитаните от тях варианти за намаляване на емисиите на CO₂ от нови ТПС и за постигане на целите за 2030 г. в областта на енергетиката и климата, предпочитаният вариант за всички заинтересовани страни е законодателство за установяване на стандарти за емисиите на CO₂ от ТПС на равнището на ЕС.

При все това, въпреки че всички организации на гражданското общество подкрепят обвързващи цели за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС на равнище ЕС, някои от производителите на ТПС и техните асоциации изразиха предпочитание за други мерки чрез всеобхватен подход, който включва законодателство, което определя CO₂ схема за етикетиране на равнище ЕС, включване на транспортния сектор в схемата на ЕС за търговия с емисии, други стимули, като например данъци върху горивата на национално равнище, или на пътно таксуване, обвързано с емисиите на CO₂.

Въпреки че създаването на стандарти за емисиите на CO₂ от ТПС не е предпочитаният вариант и за производителите, те предложиха да бъдат определени цели за емисиите на CO₂ както за 2025 г., така и за 2030 г. в долната част на варианти, разгледани при оценката на въздействието, и призоваха за преразглеждане на целта за 2030 г. скоро след 2020 г.

Екологичните неправителствени организации (НПО) подкрепиха предложението за една цел за CO₂ да се прилага след 2025 г., на равнище, което съответства на по-висок обхват на разгледаните варианти, като се призовава за определяне на цел за 2030 г. на по-късен етап.

Относно стимулите за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZEV/LEV), производителите изразиха предпочитание за схемата за облекчения, при които тези превозни средства ще се отчитат многократно за постигане на целта за CO₂ зависи от производителя. НПО в областта на околната среда бяха в полза на мандат, който ще се изисква от производителите да се регистрират минимален дял на ZEV/лева или гъвкав мандат, целта за CO₂ на производител ще бъде облекчено, ако делът на ZEV/LEV ще надхвърля определен референтен показател.

Икономически изгодното изпълнение беше подкрепено от всички заинтересовани страни, като производителите в полза на възможно най-голяма гъвкавост и НПО за оказване на подкрепа на само една схема за търговия. Повечето заинтересовани страни подкрепиха създаването на процедура за оценка на представителността на емисиите на CO₂, сертифицирани с действителните емисии.

- **Събиране и използване на експертни становища**

За количествената оценка на икономическото, социалното и екологичното въздействие на вариантите на политика, в доклада за оценка на въздействието се основава на набор от модели и специален набор от криви на разходите, които обхващат широк спектър от технологии за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС.

Тези криви на разходите, които показват потенциала и разходите за намаляване на емисиите на CO₂ при повече от 50 технологии, бяха разработени като част от проучване, възложено от Комисията на изпълнители¹³, и при работата на Съвместния изследователски център (JRC)¹⁴.

На модела PRIMES-TREMOVE е използван за прогнозиране на развитието на сектора на автомобилния транспорт за набор от различни сценарии. Този модел е бил систематично използван от Комисията за нейните инициативи в областта на климата, енергетиката и транспорта. Освен това Дионе модел, разработен от Съвместния изследователски център, беше използвана за оценка на разходите и на съответния макроикономически модел EXIOMOD бе използван за количествено определяне на въздействието върху БВП и секторни оборот.

Бе събрана допълнителна информация чрез подкрепа за проучвания, възложени на външни изпълнители и с участието на JRC, по-специално във връзка със следните въпроси:

- елементи с потенциално въздействие върху промишлената конкурентоспособност и заетостта;
- въздействието на различните регулаторни подходи, нормативни показатели и възможни проектни елементи (условия);
- въздействие върху емисиите на парникови газове и на замърсители.

Информация относно данни и аналитични модели са представени в глава 6 и приложение 4 на Оценката на въздействието.

- **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, бе разработена и изготвена в съответствие с приложимите указания за по-добро регулиране. Комитетът за регулаторен контрол е дала отрицателно становище относно първия проект на 4 април 2018 г.

Препоръчаните от Комитета подобрения бяха включени в окончателната ѝ версия. Става дума за следните основни елементи: 1) разяснения и разширяването на анализа на пазарната неефективност, по-специално по отношение на пазара на асиметрията на информацията; 2) допълнителен анализ, по-добро представяне и изясняване на лесно достъпни и бъдещите технологии, както и свързаните с тях неопределености — включително чрез включването на обобщаваща таблица на технологии; 3) по-добро представяне на минали и бъдещи стратегии на Комисията за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС, до 2030 г.; 4) повече информация относно основните допускания, стоящи в основата на изчисления за очакваните икономии.

¹³ Възложено от Комисията проучване „Тежкотоварни превозни средства — подкрепа за изготвянето на оценка на въздействието за CO₂“, извършено от TNO, TUG, CE Delft и ICCT; предстои публикуване на доклада.

¹⁴ „Намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства (Криви на пределните разходи и разходите за оценка — доразвиване на модела DIONE“, Съвместен изследователски център; предстои публикуване.

Втора версия на проекта на оценката на въздействието получи положително становище от Комитета на 19 април 2018 г. Окончателният текст включва допълнителни подобрения, препоръчани от Комитета в окончателното му становище: 1) информация за важността на по-ранната работа по измерване, сертифициране, мониторинг и докладване, за регулиране на емисиите на CO₂ от ТПС в сектора; 2) по-добро обяснение на инерция в развитието на нови технологии за спестяване на гориво, и как транспортни оператори доведе до несигурност на пазара, да инвестират в технологии за икономии на гориво.

Варианти на политика

Разгледаните в оценката на въздействието варианти на политиката са групирани в пет основни елемента, които трябва да разрешат установените проблеми и да постигнат целите на политиката.

1) Цели за емисии на CO₂ за целия автомобилен парк в ЕС (обхват, измервания, метрични единици, равнище, етап във времето)

При определянето на цели за емисиите на CO₂ за целия автомобилен парк на ЕС бяха взети под внимание следните аспекти: обхват, измервания, метрични единици, равнище, етап във времето.

По отношение на обхвата на предложението, разгледаните варианти са да обхващат четирите основни групи на превозните средства, които ще бъдат включени в регламент за сертифициране, считано от 1 януари 2019 г. или за покриване само на най-голямата група, и в двата случая чрез одобряване на стандартите за емисии на CO₂. Третият вариант, анализиран е добавянето на целите за емисиите на CO₂ само от двигателя.

Предпочитаният вариант е да се покрият четири превозното средство групите с най-високи нива на емисии на CO₂, прилагането на стандартите за емисии на CO₂ на цялото превозно средство. Това ще гарантира максимална ефективност по отношение на екологичните ползи и добавена стойност.

По отношение на показател за цели, разгледаните варианти включват Tank-to-Wheel (TTW) и „от източника на гориво до потребителя (WTW) подход. Що се отнася до метрични единици за изразяване на тези цели бяха разгледани три варианта, всеки от които обхващат в различна степен ползата от ТПС.

Предпочитаният вариант е да се използва TTW подход с целите, определени в g CO₂/tkm. По този начин се осигурява съгласуваност със съществуващата регулаторна практика, като се избягва двойното регулиране и объркване на отговорностите между производителите и доставчиците на горива. В метрични единици да вземе изцяло под внимание полезността на камиони в обхвата.

Беше оценен широк кръг варианти за целеви стойности и различни етапи във времето, който обхваща изразените мнения от заинтересованите страни.

С оглед на направения анализ, предпочитаният вариант е да се определят задължителни цели за намаляване на емисиите на CO₂ до 2025 г. в сравнение с равнищата от 2019 г., основан на разгръщането на лесно достъпни и икономически ефективни технологии. За 2030 г., несигурността относно въвеждането на по-напреднали технологии все още не са на разположение, са по-високи. Ето защо предпочитаният вариант е да се определи само пожелателна цел за 2030 г. Ранно преразглеждане следва да се извърши през 2022 г., за да: (I) определи задължителна цел за 2030 г.; (II) оцени реда и условията за изпълнение; (III) преглед на приложното поле, за да бъдат обхванати и по-малки камиони, както и автобуси, автобуси и ремаркета.

Този подход ще осигури ясен сигнал за инвестициите и началото на средносрочните очаквания и че тя ще помогне на държавите членки в постигането на целите, определени в рамките на Регламента за разпределяне на усилията.

2) Разпределение на целите на ЕС за целия автомобилен парк по подгрупи превозни средства и производители

Въпреки че ЕС определя общата амбиция на политиката относно целта за емисиите на CO₂, нейното прилагане на практика изисква да се вземе под внимание съставът на автопарка на производителите по отношение на нейното разпределение през различните групи. Изпълнение на поставените цели ще трябва да бъдат представени на ниво производител. Разпределението на обсъжданите варианти включват отделни цели за всяка подгрупа от ТПС или единна цел за производител, изчислена като среднопретеглената стойност на всички подгрупа цели, като се има предвид броят на превозните средства във всяка подгрупа и ползата от тях.

Предпочетеният вариант е да се изгради единна среднопретеглена цел за всеки производител. Този вариант има най-добър резултат по отношение на ефективността и пропорционалността. В него се предвижда гъвкавост, като се даде възможност за балансиране на незадоволителни резултати на превозни средства при някои подгрупи с изпълнение за други подгрупи.

3) Стимули за използване на превозни средства с ниски и нулеви емисии (ZEV/LEV)

Оценката на въздействието разглежда четири вида специфични стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZEV/лева). Те включват облекченията, едно- и двупосочни кредитна система, свързана с цели, както и мандат.

Освен това бе оценен вариантът стимулите на ZEV/EVL да обхванат и други тежкотоварни превозни средства, като автобуси и по-малки товарни автомобили, които първоначално не са предмет на целите за CO₂.

Предпочитаният вариант е да се създаде ZEV/EVL стимул под формата на облекчения с достатъчно гаранции, предотвратяващи отслабването на целите за емисиите на CO₂. Това е най-ефективният вариант предвид специфичното състояние на развитие и внедряване на технологии с нулеви и ниски емисии в сектора на ТПС.

4) Елементи на икономически ефективното изпълнение

Бяха оценени различни елементи, които позволяват икономически ефективно изпълнение. Те включват: 1) изключения за професионално превозни средства, например строителни превозни средства и камиониза събиране на боклук; 2) обединено използване; 3) търговия; и 4) съхраняване и заемане.

Като се има предвид ограниченият икономически ефективен потенциал за намаляване на емисиите на CO₂ за професионално превозни средства поради тяхната по-ниска пробег и полезен товар в сравнение с други ТПС, предпочитаният вариант е да се изключат тези превозни средства от целите за намаляване на емисиите на CO₂.

Що се отнася до възможностите за гъвкавост, предпочитаният вариант е да се предвиди заделяне и заемане на кредитите за CO₂ в различни години на изпълнение, включително необходимите защитни мерки, за да се гарантира екологичната ефективност на законодателството. Това е най-ефективният и нарушават пазара вариант.

5) Въпроси, свързани с управлението

Ефективността на целите за намаляване на емисиите на CO₂ в действителност зависи от една страна от представителността на процедурата за изпитване по отношение на средните стойности при шофиране в реални условия, а от друга страна — от степента, в която пуснатите на пазара превозни средства отговарят на базовите превозни средства, изпитвани при одобрението на типа. Разгледаните варианти са свързани с действителните емисии, пазарен надзор и санкции.

Четири условия са, както следва:

- a) да се възложи събирането, публикуването и мониторинга на действителни данни за разхода на гориво, съобщени от производителите, въз основа на задължителна стандартизирана устройства за измерване на разхода на гориво.
- б) да се въведат проверки на съответствието в експлоатация, и да даде мандат на докладване на отклонения и въвеждането на механизъм за корекции.
- в) да налага финансови санкции в случай на неизпълнение на целите за емисиите на CO₂.

Тези варианти ще повишат ефективността, ефикасността и добавената стойност на законодателството.

Означение на резюмето на оценката на въздействието: SWD(2018)186

Означение на становището на Комитета за регулаторен контрол: SEC(2018) 233

• Пригодност и опростяване на законодателството

В съответствие с ангажимента на Комисията за по-добро регулиране предложението бе подготвено посредством приобщаването към този процес на всички заинтересовани страни, и то при спазване на принципа на прозрачност и в постоянно взаимодействие с тези страни.

Оценката на въздействието също така анализира как може да се опрости законодателството и да се намалят ненужните административни разходи.

Предвиждат се изключения от стандартите за емисиите на CO₂ за професионални превозни средства.

Освен това предложението съдържа няколко елемента за икономически ефективно прилагане, като например групирането, което намалява разходите на производителите за постигане на съответствие.

Изпълнението на предложената система за облекчения за превозни средства с нулеви и ниски емисии няма да създаде допълнителна административна тежест, тъй като не изискват допълнително докладване.

Въздействието на вариантите, свързани с управлението, ще зависи от конкретните мерки за изпълнение.

Инициативата сама по себе си не би довел до допълнителни административни разходи за органите по одобряване на типа. Разходите, свързани със сертифицирането и мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ са разгледани в контекста на тези предложения.

• Основни права

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Въздействието върху бюджета в резултат на прилагането на предложения регламент е много ограничено (вж. подробности в приложената законодателна финансова обосновка).

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

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

Предложението се основава на Регламента за сертифициране¹⁵ и Регламента за мониторинга и докладването¹⁶.

В изпълнение на последната, Европейската агенция за околната среда (ЕАОС) ще съчетае данни от националните органи с данни от наблюдение на производители и публикува за производител и превозно средство с годишни мониторингови данни за всяко сертифицирано от нови превозни средства, регистрирани в ЕС.

Освен това в настоящата оценка на въздействието се предлага възможността за допълване на предложения регламент относно мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ от ТПС, с две допълнителни мерки за наблюдение.

- събирането, публикуването и мониторинга на реалните данни за потребление на гориво, отчетен от производителите и въз основа на задължителни устройства за измерване на разхода на гориво;
- въвеждането на изпитвания за съответствие в експлоатация и задължение за докладване на отклонения от стойностите на одобрението на типа, съчетан с механизъм за корекция.

Тези допълнителни мерки за мониторинг би укрепило процеса на наблюдение и ще осигури ефективността на предложената законодателна инициатива.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Член 1 – Предмет

С този член се определя, че целта на настоящия регламент е да допринесе за постигане на необходимото намаление на емисиите на CO₂ в рамките на Регламента за споделяне на усилията чрез намаления на емисиите в сектора на автомобилния транспорт. Тя също така определя относителното намаляване на цели, които да бъдат постигнати от флота на Съюза на нови тежки превозни средства в периода 2025—2029 г. То определя амбициозна цел за 2030 г., които следва да бъдат определени, предмет на преразглеждане през 2022 г.

По отношение на целите са определени като относително намаляване на средните специфични емисии от превозни средства, регистрирани през референтната 2019 година, която е първата година, за която официално наблюдавани данни за емисии на CO₂ ще бъдат на разположение. Целите се разпределят за всяка подгрупа превозни средства, определена в приложение I, раздел 1. Професионалните превозни средства (напр. сметосъбиращите камиони и товарните автомобили в строителството) нямат същия потенциал като ТПС за намаляване на емисиите на CO₂, тъй като

¹⁵ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията за определяне на емисиите на въглероден двуокис и разхода на гориво от ТПС

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоки и поради това те не са включени в изчисляването на емисиите на CO₂.

Емисиите на CO₂ се определят в съответствие с раздел 3 от приложение I.

Член 2 — Приложно поле

В този член се определя превозните средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент чрез посочване на съответните категории, определени в законодателството по отношение на типовото одобрение на превозните средства и на четири групи, за които е лицензиран данни за емисии на CO₂ ще бъдат на разположение от 2019 г. нататък. Превозни средства от категории M2 (автобуси) и M3 (автобуси) и превозни средства от категория N (камиони), които попадат извън горепосочените четири групи превозни средства няма да бъдат предмет на изискванията за намаляване на CO₂, но те следва да се вземат предвид за целите на стимулите, предоставяни на превозни средства с нулеви и ниски емисии (вж. член 5).

Освен това в разпоредбата се уточнява, когато превозни средства се считат за новорегистрираните“ за целите на регламента.

Член 3 — Определения

В този член се посочват определенията, които следва да се прилагат за целите на настоящия регламент.

Член 4 — Средни специфични емисии на производителя

Съгласно този член Комисията определя и публикува ежегодно за средните специфични емисии на CO₂ на всеки производител, считано от 2019 г. Данните, използвани като основа за изчисляване на средната стойност на емисиите, докладвани от производителите в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/..... С цел да се отрази ползата и специфичността на отделните превозни средства, тежкотоварните превозни средства трябва да бъдат отнасяни към различни подгрупи, когато се прилагат специални корекционни коефициенти за профилите на мисиите (т.е. превозното средство модели на потребление), полезния товар и годишен пробег. Взема се предвид също така делът на превозните средства на производителя във всяка подгрупа превозни средства. Професионалните превозни средства от категориите N2 и N3 (напр. сметосъбиращите камиони, строителни камиони) не разполагат с еднакъв потенциал за намаляване на емисиите на CO₂, тъй като тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоките и следователно те не се включват в изчисляването на средната стойност. Формулите за изчисляване на средните специфични емисии, са определени в раздел 2 от приложение I.

Член 5 — тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии

С цел да се създадат стимули за внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, тези превозни средства се отчитат многократно за целите на определянето на средните специфични емисии на производителите, като се започне от 2019 г. Производителите на превозни средства с нулеви и ниски емисии, могат да се възползват от тези „свърхкредити“ с нулеви и ниски емисии за всеки автомобил, пуснат на пазара с различен коефициент според емисиите на CO₂ на превозното средство.

Специална мярка, също се предоставя за нулеви емисии от тежкотоварни превозни средства от категории M2 (автобуси) и M3 (автобуси), както и на някои превозни средства от категория N (малки камиони), включително професионално превозни средства с нулеви емисии. Докато тези категории превозни средства не са предмет на

изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ съгласно настоящия регламент, те все пак се считат за целите на определянето на коефициент с нулеви и ниски емисии.

Тежкотоварни превозни средства с ниски емисии означава тежкотоварни превозни средства със специфични емисии под 350 g CO₂/km, т.е. за по-малко от половината от средната стойност на емисиите на парка.

С цел да се запази екологичната цялостност на цели, намаляването на средните специфични емисии на производителите чрез схемата за стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии следва да бъде предмет на ограничение.

Формулите за изчисляване на коефициента с нулеви и ниски емисии, са дефинирани в точка 2.3 на приложение I.

Член 6 — Наименование на целите за специфични емисии

Този член предвижда за изчисляване на годишните цели за специфични емисии за производител през предходната календарна година, започвайки от 2026 г. Първите годишни цели ще бъдат определени за календарната 2025 година. Целите вземат под внимание общите цели за намаляване на емисиите за 2025 г. и 2030 г. съответно, както и ползата и спецификите на различните видове тежкотоварни превозни средства по същия начин както за изчисляването на средните специфични емисии. Годишните цели за специфични емисии на даден производител, следователно ще бъде изчислена като среднопретеглена стойност на целите, определени за всяка от подгрупите на превозното средство.

Формулите за изчисляване на целта за специфичните емисии, са определени в раздел 4 от приложение I.

Член 7 — Система за кредити и дългове

С този член се определя, че „банкиране и заемане“ механизъм, който позволява на производителя да баланс на изоставане в постигането на целта си за специфични емисии през една година от преизпълнение през друга година. За тази цел производителят може да „банка„кредити за емисии, ако неговите емисии са по-ниски от курса за намаляване, определен като линейна траектория от 2019 референтни емисии на CO₂ за постигане на целите за 2025 г. и на целите от стратегията „Европа 2025“ към целите за 2030 г. Необходими са две различни траектории да се вземе под внимание, че склонове могат да се различават в зависимост от конкретните цели, определени за 2025 и 2030 г. С цел да се стимулира предсрочното намаления на емисиите, емисионните кредити вече може да бъде получена, като от 2019 г. до 2024 г. и също така за периода 2025—2029 г. На емисионни кредити, придобити през периода 2019—2024 г. са взети предвид за оценка на спазването от страна на производителя на неговата цел за специфични емисии едва през 2025 г. Няма допълнителни прехвърляния на кредити, получени през периода от 2019 г. до 2024 г. ще бъде разрешено. Кредити за намалени емисии също могат да бъдат придобити и използвани за следващия период от 2025 г. до 2029 г. Ако производителят превиши стойностите, предвидени в целта за всяка от годините от 2025 г. до 2029 г., то може да придобива ограничен емисии на дълг, който трябва да бъдат приключени най-късно през 2029 г. Общи емисии на дълг не може да надвишава 5 % от целта за специфични емисии на производителя през 2025 г., в противен случай трябва да бъде начислена такса за наднормените емисии, наложени в съответствие с член 8.

Кредитите за емисии и дълговете са елементи, определени за целите на изчисленията, но те не се считат за активи, които са прехвърляеми или са предмет на фискални мерки.

Раздел 5 от приложение I се определят формули за изчисляване на намалението на емисиите на CO₂, траектория и кредитите и дълговете за емисии.

Член 8 — Изпълнение на специфични цели за емисии

Когато на даден производител е установено извънредно количество емисии, като взема предвид емисионните кредити и дългове, получени в съответствие с член 7, Комисията налага имуществена санкция под формата на такса за извънредно количество емисии. Размерът на таксата се определя на 6 800 евро на g/tkm, т.е. по 570 евро на g/km въз основа на среден товар от 12 тона, от такси за извънредно количество емисии, която отразява маргиналните разходи на технологиите за намаляване на емисиите на CO₂.

Раздел 6 от приложение I се определят формули за изчисляване на таксата за извънредно количество емисии. Условието за събиране на таксите се определят посредством акт за изпълнение.

Член 9 — Проверка на данните от мониторинга

Този член определя механизъм за въвеждане на процедура за проверки на съответствието в експлоатация на стойностите на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства въз основа на законодателство за одобрение на типа. Органите по одобряване на типа следва да докладват всички установени отклонения, а Комисията следва да ги вземе предвид при проверката на съответствието на производителите с техните цели. Разпоредбата включва правомощия на Комисията да представя подробности за такава процедура посредством акт за изпълнение.

Член 10 — Публикуване на данни и показатели

В този член се изброяват данните, които Комисията публикува ежегодно относно спазването на целите от страна на производителите (т.е. годишното решение за мониторинг).

В този член също така се предоставят правомощия на Комисията да адаптира еталонна стойност на емисиите на CO₂ до 2019 г., в съответствие с добре дефинирани процедури (член 12 приложение II), за да се отразят корекциите на стойностите на полезния товар или промени в процедурата за одобряване на типа, които имат непренебрежимо влияние върху емисиите на CO₂, определена за тежкотоварни превозни средства. Корекцията ще засегне изчисляването на целите за специфични емисии от страна на производителите, считано от годината, следваща приемането ѝ.

Член 11 — Емисии на CO₂ и разход на енергия в реални условия

Този член предвижда възможност Комисията да бъде оправомощавана да контролира и оценява реалните представителност на стойностите на емисиите на CO₂, симулирана с помощта на VECTO — инструмент съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията. За целта Комисията следва да разполага с правомощието да изисква от държавите членки и производителите да събират и докладват данни в реални условия. Този подход следва, че предложените за лекотоварните превозни средства и, като първа стъпка, изисква въвеждането на задължителна стандартизирана устройства за измерване на разхода на гориво на борда на тежкотоварни превозни средства.

Член 12 — Корекции на приложения I и II

Техническият напредък и промените в процедурите за одобрение на типа може да се отрази на равнището на официалните стойности на емисиите на CO₂ се определя за тежкотоварни превозни средства, които попадат в обхвата на настоящия регламент. С цел да се вземат под внимание тези промени, този член предвижда оправомощаване на

Комисията да приспособи някои технически параметри, определени в приложения I и II, включително приемане на методика за определяне на представително превозно средство за всяко превозно средство, квалификационен клас за подгрупа, въз основа на които тези промени ще бъдат оценени. Предложените корекции следва ясно определени стъпки, посочени в раздели 1 и 2 от приложение II.

Член 13 — Преглед и доклад

Този член съдържа изискване за Комисията през 2022 г. да представи доклад относно ефективността на настоящия регламент, по целесъобразност придружен от съответно предложение. В доклада следва да бъдат насочени към целта за намаляване на емисиите за 2030 г., както и определяне на цели за намаляване на емисиите за други тежкотоварни превозни средства, които все още не са предмет на изискванията за намаление. Докладът също така следва да отразява ефективността на начините на действие, т.е. превозни средства с нулеви и ниски емисии и система за стимулиране на „банкиране и заемане“ механизъм, и се разглежда необходимостта от продължаване на тези условия и ред за периода след 2030 г. При необходимост докладът се придружава от предложение за изменения на настоящия регламент.

Членове 14 и 15 — Процедура на комитет и делегиране на правомощия

Членовете съдържат стандартни разпоредби относно процедурата на комитет и делегирането на правомощия.

Член 16 — Изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009

Целта на изменението е в Регламент (ЕО) № 595/2009 (Регламента за одобряване на типа по отношение на емисиите от тежки превозни средства — Евро 6) да се въведе правно основание, с което Комисията да създаде процедура за проверка на съответствието в експлоатация по отношение на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства. Тази процедура е от съществено значение за ефективното наблюдение на пазара във връзка със системата за одобряване на типа и във връзка със стойностите на емисиите на CO₂, използвани за установяване на съответствие с целите.

Приложение I

Приложение I съдържа техническите изисквания и формули за следните елементи:

- разпределяне към подгрупи превозни средства;
- изчисляване на средните специфични емисии на производителя;
- изчисляване на еталонните емисии на CO₂;
- изчисляване на специфичната цел за емисии на производителя;
- изчисляване на траекторията за намаляване на емисиите на CO₂ и на кредити и дългове за емисиите;
- определяне на извънредно количество емисии на производителя.

Приложение II

В приложение II се определят процедурите за коригиране на еталонните емисии на CO₂, т.е. коефициенти за коригиране на полезния товар (раздел 1) и методология за отчитане на промените в процедурите за одобряване на типа (раздел 2).

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства**

(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 комитет¹⁷,като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии се определя ясна и амбициозна цел — до средата на века емисиите на парникови газове от транспорта трябва да намалееят поне с 60 % спрямо тези през 1990 г. и да е налице устойчива тенденция за понижаването им до нулеви емисии. Вредните за здравето ни емисии на замърсители на въздуха от транспорта също трябва неотложно и драстично да намалееят.
- (2) След стратегията за мобилност с ниски емисии през май¹⁹ и ноември²⁰ 2017 г. Комисията прие два пакета във връзка с мобилността, в които се очертава положителна програма за постигането на резултати по стратегията и за осигуряване на гладък преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички.
- (3) Настоящият регламент е част от третия пакет „Европа в движение“, с който се осъществява новата стратегия в областта на индустриалната политика от септември 2017 г.²¹, и има за цел да завърши процеса, благодарение на който Съюзът ще може пълноценно да се възползва от модернизацията и

¹⁷ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].¹⁸ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].¹⁹ „Европа в движение — програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“, COM(2017) 283 final.²⁰ „Към мобилност с ниски емисии — за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“, COM(2017) 675 final.²¹ „Инвестиране в интелигентна, иновационна и устойчива промишленост — обновена стратегия на ЕС за индустриалната политика“, COM(2017) 479 final.

декарбонизацията на мобилността. Целта 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 CO₂ и замърсяването на въздуха.

- (4) Освен стандарти за емисиите на CO₂ за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства²² настоящият регламент ясно определя пътя за намаляване на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт и допринася за постигането на задължителната цел до 2030 г. вътрешните емисии на парникови газове от цялата икономика да намалее най-малко с 40 процента спрямо 1990 г.; тази цел беше приета в заключенията на Европейския съвет от 23 — 24 октомври 2014 г. и на заседанието на Съвета по околна среда на 6 март 2015 г. бе одобрена като планиран национално определен принос на Съюза в рамките на Парижкото споразумение.
- (5) В заключенията си от октомври 2014 г. Европейският съвет потвърди целта до 2030 г. емисиите на парникови газове да намалее с 30 % спрямо 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на Съюза за търговия с емисии. Автомобилният транспорт съществено допринася за емисиите в тези сектори и емисиите от него продължават да са значително по-високи в сравнение с 1990 г. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължат да се увеличават, това ще обезсмисли намаленията, постигнати от другите сектори в борбата с изменението на климата.
- (6) В заключенията на Европейския съвет от 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 енергийна ефективност в транспорта, както и използването на електрически превозни средства и възобновяеми енергийни източници в отрасъла и след 2020 г.
- (7) Енергийната ефективност и нейният принос за ограничаване на потреблението са едно от петте взаимно подсилващи се и тясно свързани измерения на приетата на 25 февруари 2015 г. Стратегия за енергийния съюз, с която на потребителите в ЕС се предоставя сигурна, конкурентоспособна и достъпна енергия. В стратегията за енергийния съюз 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.
- (8) Емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, в т.ч. товарни автомобили, градски и междуградски автобуси, представляват около 6 % от общото количество на емисии CO₂ в ЕС и близо 25 % от общото количество на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт. Ако не бъдат предприети други действия, се очаква в периода 2010 — 2030 г. дялът на емисиите от

²²

Регламент (ЕС) №.../... на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства, и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (ОВ L , ... г., стр.).

тежкотоварни превозни средства да се увеличи с около 9 %. Понастоящем в законодателството на Съюза не са предвидени изисквания за намаляване на емисиите от CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

- (9) За да може пълноценно да се реализира потенциалът за енергийна ефективност и за да се гарантира, че автомобилният транспорт като цяло допринася за договореното намаляване на емисиите на парникови газове, е целесъобразно вече съществуващите стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства да се допълнят, като бъдат определени стандарти за емисиите на CO₂ 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.
- (10) 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, е целесъобразно да се определят стандарти за емисиите на CO₂ за тежкотоварните превозни средства на равнището на Съюза. Стандартите следва да се разработят така, че да не влизат в противоречие с правото на конкуренция.
- (11) При определянето на равнищата на намаляване на емисиите, 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 намаляване на емисиите от секторите, обхванати от Регламент [Регламента за разпределяне на усилията (ЕС) .../2018] 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.
- (12) Във връзка с прилагането на Регламент (ЕО) № 595/2009²³ беше въведена нова процедура за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от отделните тежкотоварни превозни средства. С Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията²⁴ се установява основана на инструмента VECTO методология, с чиято помощ може да се симулират емисиите на CO₂ и разходът на гориво на цялото тежкотоварно превозно средство. Методологията дава възможност да се отчетат голямото разнообразие в сектора на тежкотоварните превозни средства и голямата степен на персонализация на отделните превозни средства. Като първа стъпка от 1 януари 2019 г. се определят емисии на CO₂ за четири групи тежкотоварни превозни средства, емисиите от които представляват 65 — 70 %

²³ 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/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО.

²⁴ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на 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).

от общото количество на емисиите на CO₂ от всички тежкотоварни превозни средства в Съюза.

- (13) С цел да се отчитат 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 се актуализират.
- (14) Съгласно Регламент (ЕС) 2018/... на Европейския парламент и на Съвета²⁵ трябва да се извършва мониторинг на данните за емисиите на CO₂, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Тези данни следва да формират основата за определяне на целите за намаляване на емисиите, 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 производителя през дадена календарна година.
- (15) Следва да бъде определена цел за намаляване на емисиите за 2025 г. като относително намаление спрямо средните емисии на CO₂ от тези тежкотоварни превозни средства през 2019 г., отразяваща внедряването на лесно достъпни, разходоэффективни технологии за конвенционалните превозни средства. Целта за 2030 г. следва да се разглежда като стимул, а крайната цел следва да бъде определена след извършването на преглед през 2022 г., тъй като има повече неясноти във връзка с навлизането на по-напреднали технологии, които все още не са лесно достъпни.
- (16) Втечненият природен газ (ВППГ) 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 емисиите на CO₂ в краткосрочен и дългосрочен план, тъй като в сравнение с дизеловото гориво използването им води до по-ниски емисии на CO₂. Потенциалът на превозните средства с втечен природен газ за намаляване на емисиите на CO₂ 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_x) 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.
- (17) При изчисляването на еталонните емисии за 2019 г., които ще послужат като основа за определянето на целите за намаляване на емисиите за 2025 и 2030 г., следва да се отчита очакваният през този период потенциал на тежкотоварните превозни средства за тяхното намаляване. Поради това е целесъобразно професионалните превозни средства — например използваните за събиране на боклук 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 CO₂ и на разхода на гориво не са толкова икономически ефективни, колкото при тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоки.

²⁵

Регламент (ЕС) 2018/... на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и техния разход на гориво, ОВ L ..., ... г., стр.

- (18) Изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ следва да бъдат изразени в грамове CO₂ на тон за километър, така че да отразяват полезността на тежкотоварните превозни средства.
- (19) Следва да се гарантира справедливо разпределение на общите изисквания за намаляване на емисиите 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 производителите, които представляват претеглена средна стойност на целите, определени за всяка подгрупа, на производителите се дава възможност реално да компенсират евентуално изоставане от целите при превозните средства в дадени подгрупи с постигнати резултати над планираното за други подгрупи превозни средства, като вземат предвид средните емисии на CO₂ за жизнения цикъл на превозните средства в различните подгрупи.
- (20) Оценката дали даден производител изпълнява своите годишни специфични цели, следва да се основава на неговите средни емисии на CO₂. При определянето на средните специфични емисии следва да се отчитат също така специфичните характеристики, които обуславят целите за различните подгрупи превозни средства. С оглед на това средните специфични емисии на CO₂ на производителя следва да се основават на средните емисии, определени за всяка подгрупа, в т.ч. с тегловен коефициент на базата на допусканията за средния годишен пробег и средния полезен товар, отразяващи емисиите на CO₂ през целия жизнен цикъл на превозното средство. Поради ограничения им потенциал за намаляване на емисиите професионалните превозни средства следва да не се вземат предвид при изчисляването на средните специфични емисии.
- (21) За разлика от леките и лекотоварните автомобили, на пазара все още не се предлагат тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, с изключение на автобуси. Поради това следва да се въведе специален механизъм под формата на свръхкредити с цел да се улесни плавният преход към мобилност с нулеви емисии. Това ще създаде 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 за екологично чисти превозни средства²⁶.
- (22) С оглед на това при изчисляването на средните специфични емисии на производителя всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии следва да се броят с умножение. Степента на стимулиране следва да бъде различна в зависимост от реалните емисии на CO₂ на превозното средство. Следва да се предвиди горна граница за произтичащите от това

²⁶

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, изменена с Директива.../.../ЕС [COM(2017) 653 final] (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

икономии, така че стимулите за постигане на екологичните цели да не изгубят своето значение.

- (23) Тежкотоварните превозни средства с ниски емисии следва да се насърчават само ако емисиите на CO₂ от тях са под 50 % от общата средна стойност на емисиите на CO₂ в Съюза за тези превозни средства през 2025 г. Това е в съзвучие с възприетия подход при лекотоварните превозни средства и ще насърчи иновациите в тази област.
- (24) При създаването на механизъм, насърчаващ навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, следва да се включат също така по-малки товарни автомобили, както и градски и междуградски автобуси, за които не се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO₂ съгласно настоящия регламент. Тези превозни средства също значително допринасят за борба със замърсяването на въздуха в градовете. Следва да се отбележи обаче, че на пазара вече има автобуси с нулеви емисии, както и стимули за тяхното навлизане посредством мерки от страна на търсенето, например чрез процедури за обществени поръчки. С цел да се гарантира добро и балансирано разпределение на стимулите за различните видове превозни средства следва да се предвиди горна граница и за икономии от по-малки товарни автомобили, градски и междуградски автобуси с нулеви емисии.
- (25) За да може изпълнението на изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ да е икономически ефективно, като същевременно се отчитат промените в състава на автомобилния парк и емисиите с течение на времето, следва производителите да могат да компенсират постигнатите по-високи резултати при изпълнението на своята специфична цел за емисиите през дадена година с по-ниски резултати през друга година.
- (26) За да се насърчи постигането на намаления на по-ранен етап, производител, чиито средни специфични емисии са под траекторията за намаляване на емисиите, определена от еталонните емисии през 2019 г. и целта за 2025 г., следва да може да съхрани тези кредити за емисии, така че да постигне целта през 2025 г. По същия начин производител, чиито средни специфични емисии са под траекторията за намаляване на емисиите между целите за 2025 и 2030 г., следва да може да съхрани тези кредити за емисии, така че да постигне целта за периода 2025 — 2029 г.
- (27) Ако през някоя година в периода 2025 — 2029 г. не постигне своята специфична цел за емисиите, производителят следва също така да може да придобие ограничен дълг за емисии. До 2029 г. обаче производителите следва да погасят оставащия си дълг за емисии.
- (28) Кредитите и дебитите за емисии следва да се разглеждат единствено с цел да се определи дали производителят изпълнява специфичната си цел за емисиите, а не като активи, които могат да се прехвърлят или спрямо които се прилагат мерки от областта на финансовата политика.
- (29) Ако при даден производител се установи извънредно количество емисии, Комисията следва да наложи финансова санкция — такса за извънредно количество емисии, като вземе под внимание кредитите и дълговете за емисии. За да имат производителите достатъчно голям стимул да предприемат мерки за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, размерът на таксата следва да надхвърля средните пределни разходи за

технологииите, които са необходими за постигането на целите. Таксата следва да се счита за приход в общия бюджет на Съюза. 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.

- (30) За да се осигури изпълнението на целите 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/... [мониторинг и докладване, ТПС] 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.
- (31) Съществена предпоставка за постигане на намаленията на емисиите на CO₂ съгласно настоящия регламент е емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства в употреба 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 производителя 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 CO₂ от тежкотоварни превозни средства.
- (32) За да може да предприеме такива мерки, Комисията следва да има правомощия да изготви и прилага процедура за проверка на съответствието в експлоатация на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства. За тази цел Регламент (ЕО) № 595/2009 следва да бъде изменен.
- (33) Ефикасността на целите, заложи в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO₂ до голяма степен зависи от представителния характер на методологията, която се използва за тяхното установяване. В съответствие със становището на механизма за научни становища²⁷ във връзка с лекотоварните превозни средства е целесъобразно също така да се въведе механизъм за оценка доколко представителни в реални условия са стойностите за емисиите на CO₂ и разхода на енергия при тежкотоварните превозни средства, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. На Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да осигури публичен достъп до тези данни и при необходимост — да разработи съответните процедури за установяване и събиране на необходимите данни за извършването на такива оценки.
- (34) През 2022 г. Комисията следва да направи оценка на ефективността на стандартите за емисиите на CO₂, определени с настоящия регламент, по-специално на степента на намаляване на емисиите, 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 CO₂ за други видове тежкотоварни превозни средства, като по-малки товарни автомобили, градски и междуградски автобуси и ремаркета. При оценката — изключително във връзка с целите на настоящия регламент — следва да се разгледат също така съображения относно комбинациите от тежкотоварни превозни средства и други превозни средства

²⁷

Научно становище 1/2016 на групата на научните съветници на високо равнище, „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“.

извън стандартните маси и габарити, приложими за транспорта на национално равнище, например модулни концепции.

- (35) С цел да се гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от тежкотоварните превозни средства остават представителни и актуални, в настоящия регламент следва да се включат изменения на Регламент (ЕО) № 595/2009 и законодателството за прилагането му, което има отражение върху тези стойности. 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 CO₂.
- (36) Изпълнителните правомощия във връзка с член 8, параграф 3, член 9, параграф 3, член 11, параграф 3 и член 12, параграф 2 следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁸.
- (37) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията с цел да изменя или допълва несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент — за коригиране на еталонните емисии на CO₂ съгласно член 12, параграф 2, и за изменение на приложения I и II по отношение на някои технически параметри, в т.ч. тегловните коефициенти на профилите на движение, полезния товар, 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.²⁹. 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.
- (38) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки и следователно — като се имат предвид мащабът и последиците — могат да бъдат постигнати 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,

²⁸ 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).

²⁹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и цел

С оглед Съюзът да може да изпълни целта си през 2030 г. емисиите от парникови газове в секторите, попадащи в обхвата на член 2 от Регламент (ЕС) 2018/..... [Регламент за разпределяне на усилията], да намалее с 30 % спрямо равнищата от 2005 г., както и за да се постигнат целите по Парижкото споразумение и да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, с настоящия регламент се определят стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, така че специфичните емисии на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства в Съюза да намалее спрямо еталонните емисии на CO₂, както следва:

- а) от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г. — с 15 %;
- б) от 1 януари 2030 г. нататък — най-малко с 30 % в зависимост от резултатите от извършения преглед в съответствие с член 13.

Еталонните емисии на CO₂ се определят въз основа на данните от мониторинга през 2019 г., докладвани съгласно Регламент (ЕС) 2018/.... [HDV M&R], с изключение на професионалните превозни средства, и се изчисляват в съответствие с приложение I, точка 3.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за нови превозни средства от категории N2 и N3 със следните характеристики:
 - а) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
 - б) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 6x2;
 - в) трактори с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
 - г) трактори с конфигурация на осите 6x2.

За целите на член 5 и приложение I, точка 2.3 настоящият регламент се прилага също така за превозни средства от категории M2 и M3, както и за превозни средства от категория N, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) № 510/2011 и не притежават характеристиките, посочени в букви а) — г).

2. За целите на настоящия регламент превозните средства, посочени в параграф 1, се считат за нови тежкотоварни превозни средства през дадена календарна година, ако са регистрирани за пръв път в Съюза през съответната година 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.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „еталонни емисии на CO₂“ означава средните специфични емисии за 2019 г. на всички нови тежкотоварни превозни средства във всяка подгрупа на превозното средство, с изключение на професионалните превозни средства, определени в съответствие с приложение I, точка 3;
- б) „специфични емисии“ означава емисиите на CO₂ от дадено тежкотоварно превозно средство, определени в съответствие с приложение I, точка 2.1;
- в) „средни специфични емисии“ означава средната стойност на специфичните емисии от новите тежкотоварни превозни средства на даден производител през дадена календарна година, определени в съответствие с приложение I, точка 2.7;
- г) „цел за специфични емисии“ означава целта за даден производител, изразена в g/tkm, която се определя всяка година за предходната календарна година в съответствие с приложение I, точка 4;
- д) „несъчленен товарен автомобил“ означава товарен автомобил, който не е проектиран или конструиран да тегли полуремарке;
- е) „влекач“ означава влекач, който е проектиран и конструиран изключително или главно да тегли полуремаркета;
- ж) „подгрупа на превозното средство“ 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 CO₂ и разхода на гориво;
- з) „професионално превозно средство“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е предназначено за доставка на стоки и чиито емисии на CO₂ 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;
- и) „производител“ означава лицето или структурата, които отговарят за подаването на данните относно новите тежкотоварни превозни средства в съответствие с член 5 от Регламент (ЕС) 2018/..., или — за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии — лицето или структурата, които носят отговорност пред органа по одобряването за всички аспекти, свързани с процедурата за ЕО одобряване на типа на цяло превозно средство или за индивидуално одобряване в съответствие с Директива 2007/46/ЕО, както и за осигуряване на съответствието на производството;
- й) „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 CO₂/kWh, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, или по-малко от 1 g CO₂/km, като количеството е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за неговото прилагане;
- к) „тежкотоварно превозно средство с ниски емисии“ означава тежкотоварно превозно средство, което не е с нулеви емисии и чиито специфични емисии на CO₂ са по-малко от 350 g CO₂/km, като количеството е определено съгласно приложение I, точка 2.1;
- л) „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 CO₂ и разхода на гориво за тежкотоварно превозно средство;

- м) „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;
- н) „полезен товар“ означава теглото на стоките или лицата, пренасяни от превозното средство при различни условия.

Член 4

Средни специфични емисии на производителя

От 2020 г. и за всяка следваща календарна година Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, средните специфични емисии на CO₂ в g/tkm за всеки производител за предходната календарна година, като взема предвид следното:

- а) данните, докладвани съгласно Регламент (ЕС) 2018/... [мониторинг & докладване за ТПС] за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през съответната година, с изключение на професионалните превозни средства;
- б) коефициента за нулеви и ниски емисии, определен в съответствие с член 5.

Средните специфични емисии се изчисляват в съответствие с приложение I, точка 2.7.

Член 5

Тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии

1. От 2020 г. и за всяка следваща календарна година Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, коефициента за нулеви и ниски емисии, посочен в член 4, буква б), за всеки производител за предходната календарна година.

С коефициента за нулеви и ниски емисии се отчитат броят на тежкотоварните превозни средства на производителя и емисиите на CO₂ от тях през дадена календарна година, в т.ч. превозните средства с нулеви емисии от категориите, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, както и професионалните превозни средства с нулеви и ниски емисии.

Коефициентът за нулеви и ниски емисии се изчислява в съответствие с приложение I, точка 2.3.

2. За целите на параграф 1 броят на тежкотоварните превозни средства с нулеви и ниски емисии се определя, както следва:
 - а) тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии се брои за 2 превозни средства;
 - б) тежкотоварно превозно средство с ниски емисии се брои до 2 превозни средства в зависимост от специфичните му емисии на CO₂ като функция от праговата стойност за емисиите — 350 g CO₂/km.
3. Средните специфични емисии на производителя се намаляват с коефициента за нулеви и ниски емисии най-много с 3 %. При изчисляването на коефициента

приносът на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от категориите, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея, намалява средните специфични емисии на производителя най-много с 1,5 %.

Член 6

Специфична цел за емисиите на производителя

От 2026 г. и за всяка следваща календарна година Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, специфична цел за емисиите за всеки производител за предходната календарна година. Специфичната цел за емисиите представлява сумата от произведенията на следните стойности за всички подгрупи превозни средства:

- а) целта за намаляване на емисиите на CO₂, посочена в член 1, буква а) или б), според случая;
- б) еталонните стойности на емисиите на CO₂;
- в) дела на превозните средства на производителя във всяка подгрупа превозни средства;
- г) тегловните коефициенти за пробег и полезен товар, приложими за всяка подгрупа.

Специфичната цел за емисиите се изчислява в съответствие с приложение I, точка 4.

Член 7

Кредити и дългове за емисии

1. За да се определи дали даден производител изпълнява своите специфични цели за емисиите за периода 2025 — 2029 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, които представляват произведение от броя на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през дадена календарна година, с изключение на професионалните превозни средства, и разликата между:

- а) траекторията за намаляване на емисиите на CO₂, посочена в параграф 2, и средните специфични емисии на производителя, ако разликата е положителна величина („кредити за емисии“);
- б) средните специфични емисии на производителя и неговата специфична цел за емисиите, ако разликата е положителна величина („дългове за емисии“).

Кредити за емисии се придобиват в периода 2019 — 2029 г. Кредитите, придобити в периода 2019 — 2024 г. обаче, се вземат предвид, за да се определи само дали производителят изпълнява специфичната си цел за емисиите за 2025 г.

Дългове за емисии се придобиват в периода 2025 — 2029 г., но общата им стойност не може да надвишава 5 % от специфичната цел за емисиите на производителя през 2025 г., умножена по броя на тежкотоварните превозни средства на производителя през същата година („пределна стойност на дълговете за емисии“).

Кредити и дългове за емисии, придобити през 2025 г. и всяка от следващите календарни години до 2028 г. — ако има такива, се пренасят от една

календарна година в следващата до 2029 г., когато всички останали дългове за емисии се погасяват.

2. Траекторията за намаляване на емисиите на CO₂, посочена в параграф 1, буква а), се определя за всеки производител в съответствие с приложение I, точка 5.1, на базата на линейна траектория между еталонните емисии на CO₂, посочени в параграф 1, втора алинея, и целта за 2025 г., посочена в същия член, буква а), и между целта за 2025 г. и целта за 2030 г., посочена в същия член, буква б).

Член 8

Изпълнение на специфичните цели за емисиите

1. Ако бъде установено, че през дадена календарна година от 2025 г. нататък даден производител има извънредно количество емисии в съответствие с параграф 2, Комисията начислява такса за извънредно количество емисии в съответствие със следната формула:

(такса за извънредно количество емисии) = (извънредно количество емисии x 6 800 €/gCO₂/tkm).

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

- а) през дадена година 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;
- б) през календарната 2029 г. — ако сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е по-голяма от нула;
- в) през календарните години от 2030 г. нататък — ако средните специфични емисии на производителя надвишават специфичната му цел за емисиите.

Извънредното количество емисии през дадена календарна година се изчислява в съответствие с приложение I, точка 6.

3. Комисията определя с актове за изпълнение начина за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2
4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

Член 9

Проверка на данните от мониторинга

1. Органите по одобряването незабавно съобщават на Комисията за отклонения в емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства в експлоатация спрямо стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или в досието на клиента, установени вследствие на проверките, извършени в съответствие с процедурата по [член 5, параграф 4, буква л)] от Регламент (ЕО) № 595/2009.
2. Комисията взема предвид тези отклонения при изчисляването на средните специфични емисии на производителя.

3. Комисията приема подробни правила относно процедурите за съобщаване на такива отклонения и за отчитането им при изчисляването на средните специфични емисии. Тези процедури се приемат с актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Член 10

Публикуване на данни и показатели на производителите

1. С актове за изпълнение, които се приемат до 31 октомври всяка година, Комисията публикува списък, в който се посочват:
- а) от 2020 г. нататък — средните специфични емисии на CO₂ за всеки производител през предходната календарна година съгласно посоченото в член 4;
 - б) от 2020 г. нататък — коефициента за нулеви и ниски емисии съгласно посоченото в член 5;
 - в) от 2026 г. нататък — специфичната цел на емисиите за всеки производител за предходната календарна година съгласно посоченото в член 6;
 - г) от 2020 до 2030 г. — траекторията за намаляване на емисиите на CO₂ за всеки производител, неговите кредити за емисии и от 2026 г. нататък — дълговете му за емисии през предходната календарна година съгласно посоченото в член 7;
 - д) от 2026 г. нататък — извънредното количество емисии за всеки производител през предходната календарна година съгласно посоченото в член 8;
 - е) от 2020 г. нататък — средната стойност на специфичните емисии на CO₂ от всички нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.

При публикуването му към 31 октомври 2020 г. списъкът съдържа еталонните емисии на CO₂ съгласно посоченото в член 1.

2. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 15 с цел да се коригират еталонните емисии на CO₂, посочени в параграф 1 от настоящия член, при спазване на следните условия:
- а) когато стойностите на полезния товар са били коригирани в съответствие с член 12, параграф 1, буква в) съгласно процедурата, посочена в приложение II, точка 1;
 - б) когато в съответствие с член 12, параграф 2 е бил определен корекционен коефициент, като прилага съответния корекционен коефициент към еталонните емисии на CO₂.

Комисията публикува коригираните еталонни стойности на емисиите на CO₂ и ги прилага при изчисляването на специфичните цели за емисиите на производителя, приложими през календарната година след влизането в сила на делегираните актове, с които се коригират посочените стойности.

Член 11

Емисии на CO₂ и разход на енергия в реални условия

1. Комисията наблюдава и оценява представителния характер на стойностите за емисии на CO₂ и разход на гориво, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400, в реални условия. Тя взема мерки обществеността да бъде информирана за развитието на представителния им характер с течение на времето.
2. За целта Комисията осигурява наличието на надеждни анонимизирани данни от производителите или от националните органи — според случая — за емисиите на CO₂ и разхода на енергия на тежкотоварните превозни средства в реални условия.
3. Комисията може да приеме с актове за изпълнение мерките, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

Член 12

Корекции в приложения I и II

1. С цел да се гарантира, че използваните технически параметри за изчисляването на средните специфични емисии на производителя съгласно член 4 и на специфичните цели за емисиите 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 15 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) тегловните 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. При изменения на процедурите за одобряване на типа, установени с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му, вследствие на които емисиите на CO₂ от представителните превозни средства, определени съгласно настоящия параграф, намаляват или се увеличават с повече от 5 g CO₂/km, в съответствие с член 10, параграф 2, буква б) Комисията коригира еталонните емисии на CO₂, посочени в член 11, параграф 1, като корекцията се изчислява в съответствие с формулата, посочена в приложение II, точка 2.

С актове за изпълнение, които се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2, Комисията въвежда методика за определяне на едно или няколко превозни средства от дадена подгрупа превозни средства, в т.ч. тегловните им статистически коефициенти, въз основа на които се определя корекцията, като взема предвид данните от мониторинга, докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/..., и техническите

характеристики на превозните средства, посочени в член 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2017/2400.

Член 13 *Преглед и доклад*

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 CO₂, която трябва да се определи за 2030 г. съгласно член 1, и определянето на цели за намаляване на емисиите на CO₂ от други видове тежкотоварни превозни средства, включително ремаркета. Докладът съдържа също така оценка на ефективността на мерките, по-специално по отношение на превозните средства с нулеви и ниски емисии, най-вече автобусите, като се отчитат целите, посочени в Директива 2009/33/ЕО³⁰, както и на системата за кредити за CO₂, а също дали е целесъобразно прилагането на мерките да продължи през 2030 г. и след това, и — ако е целесъобразно — се придружава от предложение за изменение на настоящия регламент.

Член 14 *Процедура на комитет*

1. Комисията се подпомага от Комитета xxx, създаден с Регламент (ЕС) 2018/... [относно управлението]. 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.

Член 15 *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 10, параграф 2 и член 12, параграф 1, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10, параграф 2 и член 12, 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

³⁰ Директива 2009/33/ЕО за екологично чисти превозни средства, изменена с Директива/ЕС.

Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 2 и член 12, параграф 1, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 16

Изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009

В член 5, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 595/2009 се добавя следната буква л):

- „л) процедура за проверка дали, въз основа на подходящи и представителни извадки, регистрираните и въведени в употреба превозни средства отговарят на стойностите за емисии на CO₂ и разход на гориво, определени в съответствие с настоящия регламент и мерките за неговото прилагане.“

Член 17

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след 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

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 1.1. Наименование на предложението/инициативата
- 1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД
- 1.3. Естество на предложението/инициативата
- 1.4. Цели
- 1.5. Мотиви за предложението/инициативата
- 1.6. Срок на действие и финансово отражение
- 1.7. Планирани методи на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

- 2.1. Правила за мониторинг и докладване
- 2.2. Система за управление и контрол
- 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове
- 3.2. Очаквано отражение върху разходите
 - 3.2.1. *Обобщение на очакваното отражение върху разходите*
 - 3.2.2. *Очаквано въздействие върху бюджетните кредити за оперативни разходи*
 - 3.2.3. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*
 - 3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*
 - 3.2.5. *Финансов принос от трети страни*
- 3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства

1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД³¹

34: Дейност в областта на климата

1.3. Естество на предложението/инициативата

☒ Предложението/инициативата е във връзка с **ново действие**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност**³²

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **продължаване на съществуваща дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **действие, пренасочено към ново действие**

1.4. Цели

1.4.1. Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата

Предложението представлява основна законодателна мярка от трети „Европа в движение“ пакет. То допринася за изпълнението на Европейската стратегия на Комисията за мобилност с ниски емисии, приета през 2016 г., и нейния план за действие за подобряване на горивната ефективност и намаляване на емисиите от тежки превозни средства (ТПС), т.е., камиони и автобуси.

Предложението допринася за постигането на поетия от ЕС ангажимент за намаляване с поне 40 % на вътрешните емисии до 2030 г. спрямо равнището от 1990 г.

1.4.2. Конкретни цели и съответни дейности във връзка с УД/БД

Конкретна цел № 3

Допълнителна декарбонизация на транспортния сектор в ЕС чрез разработване и прилагане на хармонизирани политики (в сътрудничество с други генерални дирекции, като ГД „Мобилност и транспорт“, ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, ...)

Съответни дейности във връзка с УД/БД

Дейност във връзка с БД 34 02 — Действия във връзка с климата на равнището на Съюза и на международно равнище.

³¹ УД: управление по дейности; БД: бюджетиране по дейности.

³² Съгласно член 54, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

Дейност във връзка с БД 07 02 — Действия във връзка с климата на равнището на Съюза и на международно равнище.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието на предложението/инициативата върху бенефициерите/целевите групи.

Предложението ще установи стандарти за емисиите на CO₂ от нови ТПС, пускани на пазара на Съюза.

Предложението ще

— да се намалят емисиите на CO₂ от сектора на тежкотоварните превозни средства;

— да се понижат оперативните разходи на превозвачите и/или товарен транспорт разходите за потребителите;

Секторът на ТПС — помагат на европейските поддържа позицията си на водеща роля на технологиите и новаторството.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Показател 1: средните годишни емисии на CO₂ и разходът на гориво на нови ТПС, регистрирани в ЕС в рамките на законодателството за сертифициране, за всеки клас превозни средства, производител и държава членка.

Показател 2: Повишаване на равнището на иновациите, измерван по отношение на новите патенти от европейските производители на ТПС, свързани с технологии за ефективно използване на горивото и нула/превозни средства с ниски емисии.

Показател 3: Равнището на заетостта ще бъде наблюдавано въз основа на публично достъпни статистически данни на Евростат относно секторните данни за заетостта на Съюза.

Показател 4: Мониторинг на качеството на въздуха с данни за замърсителите на въздуха, докладван от ЕИП съгласно AirBase³³.

Показател 5: Подобряване на енергийната сигурност ще бъде наблюдаван въз основа на статистическите данни на Евростат за вноса, включително горива за транспортни горива.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Нужди, които трябва да бъдат задоволени в краткосрочен или дългосрочен план

Производителите на тежки превозни средства, наскоро регистрирани в ЕС, ще трябва да:

— отговарят на целите за специфични емисии на CO₂;

³³

AirBase е качеството на въздуха в Европа база данни, поддържана от Европейската агенция за околната среда чрез своя европейски тематични центъра относно замърсяването на въздуха и смекчаването на последиците от изменението на климата. Той съдържа данни за мониторинг на качеството на въздуха, и информация, предоставена от страните участници в целия Съюз. База данни за качеството на въздуха се състои от многогодишна времева серия данни от измервания на качеството на въздуха и статистически данни за редица замърсители на въздуха.

Доклад на Комисията — реалните данни за потребление на гориво, измерено чрез standardised устройства;

— подлежат на изпитванията за съответствие в експлоатация, чиито резултати да се докладват на Комисията.

1.5.2. *Добавена стойност от намесата на ЕС*

Пазарът за нови ТПС и пазарът за транспортни услуги обхващат целия ЕС и са неразделна част от единния пазар. Емисионните норми, определени на равнището на ЕС ще се избегне фрагментирането на пазара, нарушаването на конкуренцията и ще бъде икономически по-ефективна от извършването на всякакви действия, предприети на равнището на отделните държави членки.

Автомобилната промишленост се нуждае от повече правна сигурност, ако тя е да направи големи инвестиции на капитали, необходимо за постигане на максимална ефективност на разхода на гориво на нови превозни средства и още повече за преминаване към нови първични енергийни източници. Стандартите предоставят тази сигурност за дългосрочния хоризонт на планиране и не могат да се прилагат със същата ефективност и сигурност на равнището на държавите членки.

1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

За лекотоварните превозни средства, т.е. леки автомобили и микробуси на задължителни норми по отношение на емисиите на CO₂ в целия ЕС доведоха до подобряване на горивната ефективност и на емисиите на CO₂.

Той стигна до заключението, че тези актове все още са актуални и в голяма степен съгласувани, и са породили значителни намаления на емисиите, като същевременно са икономически по-ефективни, отколкото първоначално очакваното за постигане на поставените цели.

Предложените стандарти за емисии на CO₂ от нови ТПС се основава на извлечените поуки от standards емисии за лекотоварни превозни средства. Както в случая на леките автомобили и микробусите се някои възможности за гъвкавост при изпълнението, предвидени за осигуряване на икономически ефективно изпълнение на стандартите. При все това специалните характеристики на тежкотоварните сектор също призоваха за някои нови елементи в разработването на стандарти за емисиите на CO₂ от ТПС.

1.5.4. *Съгласуваност и евентуална синергия с други актове*

Предложението е съгласувано със съществуващите политики на ЕС за мобилност, състоящ се наред с другото от мерки като системата на ЕС за одобрение на типа, Регламента за сертифициране³⁴, Регламента за докладване и мониторинг³⁵, директивата „Евровинетка“³⁶, Директивата относно максимално

³⁴ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Директива 2011/76/ЕС

допустимите маси и размери³⁷, Директивата за чисти и енергийно ефективни превозни средства³⁸, Директивата за качеството на горивата (ДКГ).

³⁷ Директива 2015/719/ЕС

³⁸ Директива 2009/33/ЕО

1.6. Срок на действие и финансово отражение

- ☐ Предложение/инициатива с **ограничен срок на действие**
 - ☐ Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
 - ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ
- ☒ Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**
 - Изпълнение с период на започване на дейност от 2019 г. с неограничена продължителност.
 - последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на управление³⁹

- ☒ **Пряко управление** от Комисията
 - ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
 - ☐ от изпълнителните агенции
- ☐ **Споделено управление** с държавите членки
- ☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:
 - ☐ трети държави или на органите, определени от тях;
 - ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
 - ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
 - ☐ органите, посочени в членове 208 и 209 от Финансовия регламент;
 - ☐ публичноправни органи;
 - ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
 - ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
 - ☐ лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

³⁹ Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Действителното въздействие на законодателството ще бъдат наблюдавани и оценявани по набор от показатели, съобразени с конкретни политически цели, които трябва да бъдат постигнати (вж. точка 1.4.4 по-горе за подробности относно показателите).

Чрез предвидения през 2022 г. междинен преглед на законодателството Комисията ще има възможност да прави оценка на ефективността на законодателството и, когато е уместно, да предлага изменения.

Съгласно предложения регламент относно мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ от ТПС, Комисията ще събере данните за емисиите на CO₂ и разхода на гориво, които са резултат от процедурата за сертифициране. Следователно, мониторингът е тясно свързана с процеса на сертифициране и експлоатация и управление на инструмента за симулиране VECTO.

Предложението относно стандарти за CO₂, повдига две допълнителни мерки за наблюдение като допълнение към регламента относно мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ от ТПС:

1. Събирането, публикуването и мониторинг на реалните данни за разхода на гориво, съобщени от производителите и въз основа на задължителна стандартизирана устройства.
2. Въвеждане на изпитвания за съответствие в експлоатация и задължение за докладване на отклонения от стойностите на одобрението на типа, които биха могли да бъдат преодоленни чрез механизъм за корекции.

Тези допълнителни мерки за мониторинг би укрепило процеса на наблюдение и ще осигури ефективността на предложената законодателна инициатива.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установени рискове

Ефективното наблюдение зависи от добре функциониращ процес на сертифициране и надеждни данни за емисиите от инструмента VECTO, използвани за, която се преследва от Регламента относно мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ от ТПС.

Рискът от eggonous данни за емисиите или забавено докладване от страна на производителите или държавите членки съгласно Регламента относно мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ от ТПС може да доведе до трудности в прилагането на стандартите за емисии на CO₂.

2.2.2. Информация за структурата на системата за вътрешен контрол

Предвидените методи за контрол са определени във Финансовия регламент и в Правилата за прилагане.

2.2.3. *Оценка на разходите и ползите от проверките и на очакваната степен на риск от грешка*

Не е приложимо

2.3. **Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за предотвратяване и защита.

В допълнение към прилагането на Финансовия регламент за предотвратяване на измами и нередности, в предложението се предвиждат финансови санкции в случай на неизпълнение на целите за специфични емисии на CO₂. Освен това, както бе обяснено в точка 2.1 по-горе, в предложението се предвижда наблюдение на разхода на гориво в реални условия, както и изпитванията за съответствие при експлоатация и механизъм за корекция в случай на значително отклонение между реалните и одобрение на типа данни. Тези мерки ще гарантират ефективността на предложението и ще сведе до минимум риска от нередности.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разходите	Финансов принос			
	Брой [Функция.....] Номер природни ресурси [2]	Многог од./едно год. ⁴⁰	от държави от ЕАСТ ⁴¹	от държави кандидатк и ⁴²	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
2	34 02 01: Намаляване на емисиите на парникови газове (смекчаване)	Многог д.	НЯМА	НЯМА	НЯМА	НЯМА

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разходите	Финансов принос			
	Брой [Функция.....] Номер [...]	Многогод/ едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатк и	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
	[...][XX.GG.GG.GG]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

⁴⁰ Многогод. — многогодишни бюджетни кредити / Едногод. — едногодишни бюджетни кредити

⁴¹ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁴² Държави кандидатки и ако е приложимо, държави потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

[Тази част следва да бъде попълнена, като се използва [таблицата за бюджетни данни от административно естество](#) (вторият документ в приложението към настоящата финансова обосновка), която е качена в CISNET за провеждането на вътрешни консултации между службите.]

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер 2	Устойчив растеж: Природни ресурси
--	---------	-----------------------------------

Европейска комисия ⁴³			Годин a2019 г. ⁴⁴	Годин a2020	Годин aN+2	Годин aN+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО 2019 — 2020 г.
• Бюджетни кредити за оперативни разходи										
34.02.01	Поети задължения	(1)	0.500	0.500						1.000
	Плащания	(2)	0.500	0.500						1.000
Номер на бюджетния ред	Поети задължения	(1a)								
	Плащания	(2a)								
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за конкретни програми ⁴⁵										
Номер на бюджетния ред		(3)								
Общо бюджетни кредити	Поети	=1+1a	0.500	0.500						1.000

⁴³ Въпросните услуги са, както следва: ГД „ДЕЙСТВИЯ ПО КЛИМАТА“, GROW, JRC

⁴⁴ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

⁴⁵ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „BA“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

за Европейската комисия	задължения	+3								
	Плащания	=2+2a +3	0.500	0.500						1.000

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0.500	0.500						1.000
	Плащания	(5)	0.500	0.500						1.000
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
Общо бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 2 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6	0.500	0.500						1.000
	Плащания	=5+ 6	0.500	0.500						1.000

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една функция:

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1 — 4 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	=4+ 6	0.500	0.500						1.000
	Плащания	=5+ 6	0.500	0.500						1.000

Поисканите бюджетни кредити за оперативни разходи по функция 2 ще бъдат предоставени от наличния пакет по програмата LIFE (за подпрограмата за действия по климата).

Функция от многогодишната финансова рамка	5	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Годин a2019 г.	Година 2020 г.	Годин aN+2	Годин aN+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО 2019 — 2020 г.
Европейска комисия									
• Човешки ресурси		0.429	0.429						0.858
• Други административни разходи		0.015	0.015						0.030
Общо Европейска комисия	Бюджетни кредити	0.444	0.444						0.888

Общо бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания) Общо	0.444	0.444						0.888
---	---	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Годин а2019 ⁴⁶ г.	Годин а2020 г.	Годин аN+2	Годин аN+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО 2019 — 2020 г.
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1 — 5 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0.944	0.944						1.888
	Плащания	0.944	0.944						1.888

⁴⁶

Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

3.2.2. Очаквано въздействие върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година 2019 г.		Година2020 г.		ГодинаN+2		ГодинаN+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО 2019 — 2020 г.	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ⁴⁷	Среден разход	Няма	Разходи	Няма	Разходи	Няма	Разходи	Няма	Разходи	Няма	Разходи	Няма	Разходи	Няма	Разходи	Общ брой	Общо разходи
↓																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 3 ⁴⁸ ...																		
Резултат	Услуга Договор	0.500	1		1	0.500												1.000
Резултат																		
Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 1																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																		
Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел																		

⁴⁷ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

⁴⁸ Съгласно описанието в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“.

№ 2																
ОБЩО РАЗХОДИ	1	0.500	1	0.500												1.000

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1 Г. Резюме

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу: Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година 2019	Година 2020	Година 2022	Година 2023	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		ОБЩО
--	----------------	----------------	----------------	----------------	--	--	------

ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	0.429	0.429						0.858
Други административни разходи	0.015	0.015						0.030
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	0.444	0.444						0.888

Извън ФУНКЦИЯ 5 ⁴⁹ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	0	0						0
Други разходи с административен характер	0	0						0
Междинен сбор Извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	0	0						0

⁴⁹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

ОБЩО	0.444	0.444						0.888
-------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.2 Г. Очаквани нужди от човешки ресурси

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

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Годи на 2019	Годи на 2020	Година N+2	Година N+3	Да се добавя т толков а години , колкото е необхо димо, за да се обхва не продъл жител ността на отраже нието (вж. точка 1.6)
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
34 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)	3	3			
XX 01 01 02 (Делегации)					
XX 01 05 01 (Непреки научни изследвания)					
10 01 05 01 (Преки научни изследвания)					
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ) ⁵⁰					
34 01 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)	0	0			
XX 01 02 02 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)					
XX 01 04 гр ⁵¹	в централата				
	в делегациите				
XX 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — непреки научни изследвания)					
10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — преки научни изследвания)	0	0			
Други бюджетни редове (да се посочат)					
ОБЩО	3	3			

XX е съответната област на политика или бюджетен дял.

⁵⁰ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁵¹ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и срочно наети служители	Три допълнителни длъжностни лица със степен AD ще трябва от 2019 г. нататък да бъде отговорен за подготовката на съответното законодателство за прилагане, както и за осигуряване на ефективното изпълнение, мониторинг и оценка на регламента и необходимите свързани проблеми, що се отнася до функционирането на инструмента VECTO и управлението на процеса на сертифициране. Подробно описание на конкретните задачи, е представено по-долу. 1. задачи, свързани с изпълнението на регламента; а. Определяне на цели за намаляване на емисиите на CO₂ за отделните производители и на кредитни линии за банкови цели; б. Организация, надзор и контрол на банкирането и заемането на средства; в. Организация, надзор и контрол на насърчителен механизъм за превозни средства с нулеви и ниски емисии; г. Създаване и прилагане на механизъм за преглед) през 2022 г. — преразглеждане на целевите равнища, кредитни линии, приложимите тавани, разширяване на обхвата и др.; д. Наблюдение на процеса на събиране на данни за действителните емисии, публикуване и мониторинг. Идентификация и контрол на всички коригиращи действия, ако е необходимо. е. Надзор и анализ на резултатите от изпитванията за съответствие при експлоатация. Идентификация и контрол на всякакви механизми за корекции, ако е необходимо. ж. Годишната и многогодишната програма за оценка на съответствието, включително прилагане и събиране на санкции. 2. Задачи, свързани с мониторинга и оценяването на прилагането на регламента 3. Задачи, свързани с инструмента VECTO: а. по-нататъшното развитие на инструмент за включване на нови иновативни технологии с „ускорена процедура“ б. управление на „VECTO ускорена процедура,, след като тя бъде създадена (подобно на „екологични иновации“ процедура в областта на ЛПС) в. по-нататъшното разширяване на VECTO за покриване, по-малките Лориеви Eos histrio & междуградски автобуси,
---	--

	както и на ремаркетата и действителните форми на каросерията на Лориеви Eos histrio; d. управлението на експлоатацията на инструмента VECTO текущите централно на интернет платформа, това, което е необходимо, за да се справят с многоетапни одобрения (за автобуси & автобуси и реална форма на тялото удостоверения), с информация за клиентите (сравнителни симулация на различните носители на индивидуализирана мисия профили) и независимо изпитване (изпитване за проверка на функционирането на симулации). e. Управление на помощните средства, подкрепящи VECTO, напр. на процес на одобрение, за търговски симулации с изчислителна хидродинамика (CFD) инструменти или развитието на ДЗР референтен инструмент от страна на Комисията. f. Притежават достатъчно задълбочени познания, свързани с необходимите съкращения с цел гарантиране, че фуражи i. Комисията може да работи с VECTO ежедневно независимо от външни изпълнители ii. развитие офертите могат да бъдат определени достатъчно задълбочено и подробно (например описание на отделните програмни модули на функционално равнище), така че те да са достъпни за широк кръг от участници, включително тези без pre-knowledge на инструмента VECTO. 4. Задачи, свързани с процеса на сертифициране a. за да се гарантира, че тя редовно се актуализира в срок и съдържа необходимите елементи за правилното прилагане на стандартите за емисии на CO₂. b. Подкрепа за „VECTO ускорена процедура“ с цел включване на нови технологии Въпреки че задачите по точки 3 и 4 по-горе, са свързани с прилагането на Регламента относно мониторинга и докладването и Регламента за сертифициране, те са различни и в допълнение на тези, изпълнявани от персонала, който понастоящем работи в тези области. за гарантиране, че тя редовно се актуализира в срок и съдържа необходимите елементи за правилното прилагане на стандартите за емисии на CO₂. За прилагането на последната са необходими допълнителни човешки ресурси, притежаващи специфични познания в областта на VECTO за сертифициране, която се преследва с актуализирането на регламента.
Външен персонал	Няма

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- ☒ Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- ☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Да се обясни какво препрограмиране е необходимо, като се посочат съответните бюджетни редове и суми.

[...]

- ☐ Предложението/инициативата налага да се използва инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

[...]

3.2.5. Финансов принос от трети страни

- Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни.
- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

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

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху разните приходи

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁵²					
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	
Статия ...								

За разните „целеви“ приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Регламентът е замислен така, че да се осигури пълното спазване от страна на всички производители. В резултат на това не се очаква да бъдат генерирани приходи чрез премиите за свръхемисии, предвидени в член 8. Въпреки това, в случай че се генерират приходи от прилагането на разпоредбите на този член, те ще бъдат включени в общия бюджет на ЕС. Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение е даден широк набор от възможни общи премии за свръхемисии, които могат да бъдат изискуеми при неспазване на разпоредбите.

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

[...]

⁵²

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.