



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 3.7.2018
COM(2018) 284 final/2

2018/0143 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2018) 284 final of 17.05.2018

Concerns all language versions.

Correction of minor non-substantial errors in the act and its annexes.

The text shall read as follows:

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 °C. Намаляването на емисиите на парникови газове е основна предпоставка за изпълнението на този ангажимент.

Една от целите, заложи в уредбата на ЕС в областта на климата и енергетиката до 2030 г., е вътрешните емисии на парникови газове в ЕС да намалее най-малко с 40 % в сравнение с 1990 г. Всички отрасли трябва да сторят необходимото за постигането на тази амбициозна цел и за да бъдат предотвратени разходите и суровите последици от изменението на климата.

Автомобилният транспорт има решаващо значение за намаляването на емисиите на парникови газове и за декарбонизация на икономиката на ЕС. Лекотоварните превозни средства — леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства (лекотоварните автомобили) — вече дават своя дял за намаляване на емисиите и през 2017 г. бе предложено законодателство¹, така че това да продължи и след 2020 г.

Автомобилният транспорт на товари е от съществено значение за развитието на търговията на европейския континент. Около 70 % от товарите, превозвани по суша, се превозват с товарни автомобили, които осигуряват и основни обществени услуги. Автомобилният транспорт на товари и пътническият транспорт се предоставят най-вече от малки и средни предприятия (МСП) — в този сектор в ЕС работят над 600 000 предприятия, които осигуряват заетост на близо три милиона души. Други 3,5 милиона души са заети в производството на товарни автомобили, ремонт, продажби, лизингова и застрахователна дейност.

Въпреки че тежкотоварните превозни средства — товарни автомобили, градски и междуградски автобуси, отделят близо 6 % от общите емисии на CO₂ в ЕС и 25 % от емисиите на CO₂ в ЕС в сектора на автомобилния транспорт, понастоящем те не са регламентирани на равнището на ЕС. Това поставя три основни проблема.

На първо място, ако не бъдат предприети по-нататъшни действия, поради разрастващите се дейности в сектора на транспорта се очаква за периода 2010 — 2030 г. емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства да се увеличат с 9 %. Както се посочва в оценката на въздействието², придружаваща предложението за стандарти за емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства след 2020 г., необходимо е в сектора на автомобилния транспорт да се предприемат допълнителни мерки за постигане на националните цели до 2030 г., заложи в Регламента за разпределяне на усилията.

На второ място, понастоящем стопанските субекти в транспортния отрасъл и техните клиенти пропускат възможности за икономии на гориво и намаляване на разходите за гориво. Въпреки че има лесно достъпни разходоэффективни технологии за намаляване

¹ COM(2017) 676 final

² SWD (2017) 650 final.

на емисиите, те не са широко разпространени на пазара за тежкотоварни превозни средства. Това е в ущърб на стопанските субекти в транспортния отрасъл — главно МСП и микропредприятия, чиито разходи за гориво може да превишават 25 % от общите им оперативни разходи.

На трето място, производителите на тежкотоварни превозни средства в ЕС са изправени пред все по-голяма конкуренция в световен мащаб, тъй като САЩ, Канада, Япония и Китай вече прилагат регулаторни мерки за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства. Автомобилната промишленост в ЕС не бива да изостава от технологичните подобрения на тези пазари, ако иска да запази водещите си позиции в технологиите за горивна ефективност на превозните средства.

Различни актове в законодателството на ЕС относно декарбонизацията на автомобилния транспорт в една или друга степен засягат тези проблеми. Те са свързани с предлагането, търсенето, икономическите аспекти и насърчителни мерки. Те обаче не са достатъчни за преодоляване на основните пазарни пречки, които възпрепятстват навлизането на технологии за горивна ефективност.

С предложението за стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства се предвиждат допълнителни мерки на равнището на ЕС, свързани с предлагането и насочени към преодоляване на посочените пазарни пречки, като се поставят следните основни цели:

- намаляване на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт в съответствие с изискванията на политиката на ЕС в областта на климата и Парижкото споразумение, като същевременно се намали замърсяването на въздуха, особено в градовете;
- съдействие за намаляване на оперативните разходи на стопанските субекти в транспортния отрасъл, повечето от които са МСП, и в по-широк план — на транспортните разходи на потребителите чрез прехвърляне на реализираните икономии на гориво надолу по веригата.
- запазване на водещите позиции на производителите на тежкотоварни превозни средства в ЕС и на доставчиците на компоненти за тях в областта на технологиите и иновациите.
- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е част от третия пакет за мобилност. С него се изпълнява поетият ангажимент в Европейската стратегия от 2016 г. за мобилност с ниски емисии, в която са заложили цели за намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт най-малко с 60 % до 2050 г. в сравнение с 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 насърчават мобилността с ниски емисии в сектора на тежкотоварните автомобили, като Регламента за сертифициране³, Регламента за мониторинга и докладването⁴, системата на ЕС за одобрение на типа, Директива

³ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от тежки превозни средства.

⁴ COM(2017) 0279 final

„Евровинетка“⁵, Директивата за качеството на горивата⁶, Директивата за екологично чисти превозни средства⁷, Директивата относно максимално допустимите маси и размери⁸, както и Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива⁹.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение допринася за прехода към нисковъглеродна, сигурна и конкурентоспособна икономика и ще спомогне за изпълнението на целта за намаляване на емисиите най-малко с 40 %, залегнала в стратегията за енергийния съюз¹⁰. То ще подпомогне и държавите членки да постигнат националните си цели за намаляване на емисиите, установени с Регламента за разпределяне на усилията¹¹.

На последно място, предложението е съобразено с поетия от Съюза ангажимент на световно равнище за постигане на амбициозните цели в областта на климата съгласно споразумението, сключено в Париж на 21-та сесия на конференцията на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменението на климата (COP21).

С приноса си за решаването на проблеми, свързани с водещите позиции на автомобилната промишленост на ЕС в областта на технологиите и иновациите, предложението е съобразено и с новата стратегия за индустриалната политика¹², в която се посочва, че развитието на модерна и конкурентоспособна автомобилна промишленост е от основно значение за икономиката на ЕС. Предложението също така насърчава внедряването на нови технологии, намаляващи разхода на гориво, и с това допринася за изпълнението на целите на Съюза за създаване на заетост и икономически растеж.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Компетентността на ЕС в областта на изменението на климата е уредена в членове 191 — 193 от Договора за функционирането на Европейския съюз. По-специално посочените членове представляват правното основание за предприемане на действия във връзка с разхода на гориво и емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

ЕС вече прилага действия относно емисиите на CO₂ с приетите регламенти (ЕО) 443/2009 и (ЕС) 510/2011, с които се определят пределно допустими стойности за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили. Комисията прие също така предложение за регламент относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от нови тежкотоварни превозни средства. Основанието за тези регламенти е главата от Договора, посветена на околната среда, по-точно член 192 от ДФЕС.

⁵ Директива 2011/76/ЕС.

⁶ Директива 2009/30/ЕО.

⁷ Директива 2009/33/ЕО.

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.

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

Необходимост от действия на ЕС

Изменението на климата е трансграничен проблем и е от областта на споделена компетентност между ЕС и държавите членки. Поради спецификата на осигуряваните от него услуги автомобилният транспорт на товари също е трансгранична дейност. Стоки се транспортират не само в границите на определена държава, но и на територията на всички държави членки, а тежкотоварни превозни средства се търгуват на цялата територия на ЕС.

Трансграничното отражение на изменението на климата и необходимостта да се запази единният пазар на услуги в областта на автомобилния превоз на товари, както и в областта на тежкотоварните превозни средства, са основание за предприемането на действия на равнището на ЕС.

Ако ЕС не предприеме действия, намаляването на емисиите от тежкотоварните превозни средства ще зависи от инициативата на държавите членки. Понастоящем обаче много държави членки прилагат данъчни преференции за горивата, използвани за тежкотоварните превозни средства в транспортния отрасъл, и няма съществени признаци, че в бъдеще тази тенденция ще се промени. Сега действащите ставки на данъка върху горивата не водят до необходимото повишаване на горивната ефективност.

Освен това вземането на подобно решение е от компетентността на държавите членки и е слабо вероятно всички те едновременно да повишат ставките на данъка върху горивата до степен, способна да предизвика значително повишаване на ефективността. Също така политиката на ЕС в областта на данъчното облагане се приема с единодушие, което затруднява хармонизирането в тази област.

Поради описаните причини евентуално увеличаване на ставките на данъка върху горивата може да бъде само допълваща мярка, но не може да замени определянето на стандарти за емисиите на CO₂.

Също така, ако държавите членки трябва да предприемат действия, те ще установят различни национални схеми, например в зависимост от целите по Регламента за разпределяне на усилията. Това би довело до различни по мащаб цели и различни параметри в проектирането, за които биха били необходими различни технологични варианти, а това ще намали икономиите от мащаб и ще предизвика разпокъсаност на единния пазар.

Тъй като производителите имат различен дял на пазара на превозни средства в различните държави членки, отражението на различното национално законодателство за тях също ще се различава, като това може да доведе до нарушаване на конкуренцията.

С оглед на това са необходими съгласувани и взаимно допълващи се действия на европейско равнище.

Добавена стойност от участието на ЕС

Като се има предвид създаденият единен пазар за нови тежкотоварни превозни средства, икономически най-ефективно е да се предприемат хармонизирани действия и да се определят стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства на равнището на ЕС. Дори всички държави членки да въведат нормативни изисквания за емисиите на CO₂ от нови превозни средства, недостатъчно добрата координация между тях може да доведе до по-големи разходи за съответствие за производителите и

да обезсмисли стимулите за проектиране на тежкотоварни превозни средства с по-нисък разход на гориво поради разпокъсаността на европейския пазар.

Липсата на общи стандарти и общи технически решения или конфигурации на превозните средства ще доведе до допълнителни разходи както за доставчиците на компоненти, така и за производителите на превозни средства. В крайна сметка обаче тези разходи ще бъдат прехвърлени на потребителите, които ще трябва да поемат по-големи разходи за превозните средства.

За да направи необходимите мащабни капиталовложения за оптимални икономии на гориво за новите превозни средства — и в още по-голяма степен за да осъществи прехода към алтернативни задвижващи системи — автомобилната промишленост се нуждае от възможно най-голяма сигурност на нормативната уредба. Въвеждането на хармонизирани стандарти на равнището на Съюза осигурява такава сигурност за дългосрочно планиране, а стандартите могат да се прилагат еднакво ефективно и с еднаква степен на сигурност на равнището на държавите членки.

- **Пропорционалност**

Избраната политика в рамките на настоящото предложение се стреми да регламентира емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства. Предложението е насочено към строго необходимото за постигането на поставените цели.

С оглед на това настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност. С него се определят икономически ефективни стандарти за емисиите с цел да се постигне необходимото намаляване на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, съгласувано в уредбата на ЕС до 2030 г. в областта на климата и енергетиката, като същевременно се обезпечават справедливо разпределяне на усилията между производителите.

В глава 7 от оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, се разглеждат аспектите на всеки от очертаните варианти на политиката от гледна точка на пропорционалността.

- **Избор на инструмент**

Счита се, че подходящият правен акт е регламент, тъй като с него се осигуряват необходимите гаранции, че производителите ще спазват стандартите за емисии на CO₂, без да се налага транспонирането им в законодателството на държавите членки. Целта на ЕС се прилага за Съюза като цяло. Поради това е необходимо да се гарантира, че всички държави членки прилагат еднакъв подход. Също така, както бе обяснено по-горе, необходим е хармонизиран подход, за да се предотвратят нарушения на конкуренцията и опасност от разпокъсване на единния пазар.

Изборът е в съответствие и със стандартите за емисии на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и леките 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**

Поради липсата на законодателство на ЕС, определящо стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, не бе възможно да се направи оценка.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията потърси отзиви от заинтересованите страни със следните дейности:

- а) обществена консултация онлайн (20 ноември 2017 г. — 29 януари 2018 г.);
- б) семинар на заинтересованите страни (16 януари 2018 г.);
- в) срещи със сдружения на промишлеността, представляващи производителите на превозни средства, доставчиците на компоненти и материали и доставчиците на горива;
- г) срещи с органите на държавите членки, с производители на превозни средства, доставчици, социални партньори и НПО;
- д) становища на заинтересованите страни и държавите членки.

Обобщение на консултацията със заинтересованите страни е представено в приложение 2 към оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение.

Основните резултати от консултациите със заинтересованите страни могат да се обобщят по следния начин:

На въпроса да подредят по важност предпочитаните от тях варианти за намаляване на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за постигане на целите в областта на енергетиката и климата до 2030 г., като предпочитан вариант всички заинтересовани страни посочват законодателство, с което се определят стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства на равнището на ЕС.

Организациите на гражданското общество обаче се изказват в подкрепа на задължителни цели за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства на равнището на ЕС, а някои производители на тежкотоварни превозни средства и техните сдружения предпочитат други мерки в рамките на комплексен подход, в т.ч. законодателство, с което се определя схема за етикетиране на емисиите на CO₂ на равнището на ЕС, включване на транспортния отрасъл в схемата на ЕС за търговия с емисии, други стимули, като например данъци върху горивата на национално равнище, или пътни такси въз основа на емисиите на CO₂.

Въпреки че определянето на стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства не е предпочитаният вариант за производителите, при вариантите с по-умерени последици, разгледани в оценката на въздействието, те предлагат определянето на цели за емисиите на CO₂ за 2025 и 2030 г. и призовават скоро след 2020 г. да се направи преглед на целта за 2030 г.

Неправителствените екологични организации подкрепят варианта от 2025 г. да се прилага една-единствена цел за намаляване на емисиите на CO₂, чиято стойност съвпада с разгледаните по-амбициозни варианти, и предлагат целта за 2030 г. да се определени на по-късен етап.

По отношение на стимулите за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZEV/LEV) производителите изразиха предпочитание за схема с извънредни кредити, при която тези превозни средства се броят многократно за изпълнението на целта за специфични емисии на CO₂ на производителя. Неправителствените екологични организации подкрепят или въвеждането на задължение производителите да регистрират минимален дял превозни средства с нулеви и ниски емисии, или въвеждането на гъвкаво задължение, при което целта на производителя за емисиите на CO₂ се намалява, ако

делът на регистрираните от него превозни средства с нулеви и ниски емисии надхвърли определена базова стойност.

Всички заинтересовани страни се изказват в подкрепа на икономически ефективното изпълнение, като производителите са за възможно най-голяма гъвкавост, а НПО подкрепят само схема за търговия с емисии. Повечето заинтересовани страни подкрепят въвеждането на процедура за оценка доколко представителни са сертифицираните емисии на CO₂ в сравнение с емисиите в реални условия.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Представената в оценката на въздействието количествена оценка на икономическото, социалното и екологичното отражение на вариантите на политиката се основава на набор от модели и специален набор от криви на разходите, обхващащи широк кръг технологии за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

Кривите на разходите, които показват потенциала и разходите за намаляване на емисиите на CO₂ за повече от 50 технологии, са разработени в рамките на проучване, осъществено от наети от Комисията външни изпълнители¹³, и с участието на Съвместния изследователски център JRC¹⁴.

Използван бе моделът PRIMES-TREMOVE, за да се прогнозира развитието на автомобилния транспорт при различни сценарии. Комисията последователно използва този модел за инициативите си в областта на климата, енергетиката и транспорта. Моделът DIONE, разработен от Съвместния изследователски център, бе използван за оценка на разходите, а микроикономическият модел EXIOMOD — за количествено определяне на отражението върху БВП и оборота в отрасъла.

Беше събрана допълнителна информация чрез проучвания, възложени на външни изпълнители, както и с участието на Съвместния изследователски център, при които бяха разгледани следните аспекти:

- елементи с потенциално отражение върху конкурентоспособността на промишлеността и върху заетостта;
- отражението на различни регулаторни подходи, нормативни показатели и възможни елементи на проектирането (условия за изпълнение);
- отражение върху емисиите на парникови газове и замърсители.

Информация за използваните данни и аналитични модели е представена в глава 6 и приложение 4 от оценката на въздействието.

- **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, бе разработена и изготвена в съответствие с приложимите указания за по-добро законотворчество. На 4 април 2018 г. Комитетът за регулаторен контрол даде отрицателно становище по представения проект.

Препоръчаните от комитета подобрения бяха включени в преработения вариант и засягат следните основни елементи: 1) пояснения и разширяване на анализа за

¹³ „Тежкотоварни превозни средства — подкрепа за изготвянето на оценка на въздействието относно емисиите на CO₂“ — възложено от Комисията проучване, изготвено от TNO, TUG, CE Delft и ICCT. Предстои публикуване на доклада от проучването.

¹⁴ „Намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства — криви на разходите и оценка на разходите с помощта на модела DIONE“, Съвместен изследователски център. Предстои публикуване.

пазарната неефективност, по-специално относно неравностойната информация на пазара; 2) по-подробен анализ, по-добро представяне и пояснения за лесно достъпните и перспективни технологии, както и за свързаната с тях несигурност, в т.ч. чрез обобщена таблица за посочените технологии; 3) по-добро представяне на досегашната и бъдещата стратегия на Комисията за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства до 2030 г.; 4) повече информация за основните допускания, залегнали при изчисляването на очакваните икономии.

На 19 април 2018 г. Комитетът даде положително становище по представения втори проект на оценката на въздействието. В окончателния си вид оценката на въздействието съдържа още подобрения, препоръчани от комитета в представеното от него окончателно становище: 1) повече информация за значението, което имат усилията за измерване, сертифициране, мониторинг и отчитане на ранен етап за регламентиране на емисиите на CO₂ в сектора на тежкотоварните превозни средства; 2) по-добро разясняване на инерцията като фактор при разработването на нови технологии за икономия на гориво и за това как несигурността на пазара в транспортния отрасъл става повод стопанските субекти да не инвестират достатъчно в технологии за икономия на гориво.

Варианти на политиката

Разгледаните в оценката на въздействието варианти на политиката се разпределят според пет основни елемента за решаване на набелязаните проблеми и постигане на целите на политиката.

1) Общи цели за емисиите на CO₂ за превозните средства в ЕС (обхват, измервания, мерни единици, равнище, етап във времето)

При определянето на общи цели за емисиите на CO₂ за превозните средства в ЕС бяха взети под внимание следните аспекти: обхват, измервания, мерни единици, равнище, етап във времето.

Разгледаните варианти във връзка с обхвата на предложението бяха да бъдат обхванати или четирите основни групи превозни средства, които от 1 януари 2019 г. ще влязат в обхвата на Регламента за сертифициране, или само най-голямата група, като и в двата случая се използват стандарти за емисиите на CO₂ от цялото превозно средство. Анализирани бе и трети вариант, при който се добавят стандарти за емисиите на CO₂ само от двигателя.

Предпочетеният вариант е да се обхванат четирите групи превозни средства с най-големи емисии на CO₂, като се прилагат стандарти за емисиите на CO₂ от цялото превозно средство. Това ще гарантира възможно най-голяма ефективност от гледна точка на екологичните ползи и добавената стойност.

За измерване на целите бяха разгледани два варианта — подход „от резервоара до потребителя“ и „от източника на гориво до потребителя“. По отношение на мерните единици за изразяване на целите бяха разгледани три варианта, всеки от които отразява в различна степен полезността на тежкотоварното превозно средство.

Предпочетеният вариант е да се използва подходът „от резервоара до потребителя“, като целите се определят в g CO₂/tkm. По този начин се осигурява съгласуваност със съществуващата нормативна практика и се избягва двойното регламентиране, както и объркване на отговорностите между производителите и доставчиците на гориво. Мерната единица е изцяло съобразена и с полезността на товарните автомобили.

Направена бе оценка на широк кръг целеви стойности и различни етапи във времето, като бяха обхванати становищата, изразени от заинтересованите страни.

С оглед на направения анализ предпочетеният вариант е от 2025 г. да се поставят задължителни цели за намаляване на емисиите на CO₂ в сравнение с 2019 г., като се внедрят лесно достъпни и икономически ефективни технологии. За 2030 г. несигурността за навлизането на по-напреднали технологии, които все още не са лесно достъпни, е по-голяма. Поради това предпочетеният вариант е да се заложи само принципна цел за 2030 г. С оглед на това през 2022 г. следва да се направи преглед на ранен етап с цел: i) да се определи задължителна цел и за 2030 г.; ii) да се направи оценка на условията за изпълнение; iii) да се направи преглед на приложното поле, така че да бъдат обхванати и по-малките товарни автомобили, градските и междуградските автобуси и ремаркетата.

Този подход ще даде ясно послание на ранен етап за инвестиции със средносрочна възвръщаемост и ще помогне на държавите членки да постигнат целите, заложили съгласно Регламента за разпределяне на усилията.

2) Разпределяне на общата цел за превозните средства в ЕС по групи превозни средства и производители

Общата цел за емисиите на CO₂ за превозните средства в ЕС отразява цялостния стремеж на политиката, но изпълнението ѝ на практика трябва да бъде съобразено със състава на превозните средства на производителите, така че целта да бъде разпределена за различните групи превозни средства. Изпълнението на целите трябва да се докаже от производителите. Разгледаните варианти за разпределение са за отделни цели за всяка подгрупа тежкотоварни превозни средства или за една-единствена цел за всеки производител, изчислена като претеглена средна стойност от целите за всички подгрупи, като се отчитат броят на превозните средства във всяка подгрупа и тяхната полезност.

Предпочетеният вариант е за всеки производител да се въведе една-единствена претеглена средна цел. Това е най-резултатният вариант от гледна точка на ефективността и пропорционалността. Той осигурява гъвкавост, така че по-слабите резултати на превозните средства в дадени подгрупи да могат да се компенсират с постигнати резултати над очакваното в други подгрупи.

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

В оценката на въздействието се разглеждат четири групи специални стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZEV/LEV). Вариантите включват схема с извънредни кредити, едно- и двупосочна схема за кредити, обвързана с целите, и въвеждане на задължение.

Разгледан бе и допълнителен вариант, при който стимулът за ZEV/LEV обхваща и други тежкотоварни превозни средства, като автобуси и по-малки товарни автомобили, за които целите за емисиите на CO₂ първоначално не се прилагат.

Предпочетеният вариант е да се създаде стимул за превозни средства с нулеви и ниски емисии под формата на извънредни кредити, като се предвидят достатъчно ефикасни предпазни мерки, така че да не се обезсмислят стимулите за постигане на целите за емисиите на CO₂. Беше установено, че това е най-ефикасният вариант, като се отчита специфичният стадий в разработването и внедряването на превозни средства с нулеви и ниски емисии в сектора на тежкотоварните превозни средства.

4) Елементи за икономически ефективно изпълнение

Направена бе оценка на различни елементи, от които зависи икономически ефективното изпълнение. Това включва: 1) изключения за специализираните превозни средства, например превозни средства, използвани в строителството и сметосъбиращи товарни автомобили; 2) обединяване; 3) търговия; 4) натрупване и заемане.

Като се има предвид ограниченият потенциал на специализираните превозни средства за разходоефективно намаляване на емисиите на CO₂ поради по-малкия им пробег и полезен товар в сравнение с другите тежкотоварни превозни средства, предпочтеният вариант е те да бъдат изключени от обхвата на целите за намаляване на CO₂.

Предпочетеният вариант за гъвкаво прилагане е да се осигури възможност за натрупване и заемане на кредити за емисии на CO₂ през различните години за изпълнение на целите, в т.ч. като се предвидят необходимите предпазни мерки, за да се гарантира ефективността на законодателството от гледна точка на околната среда. Това е най-ефикасният вариант с най-малко нарушения на пазара.

5) Въпроси, свързани с управлението

Ефикасността на целите за намаляване на емисиите на CO₂ в реални условия зависи от два фактора — доколко представителни са резултатите от симулационния инструмент VECTO за средните стойности при движение в реални условия, от една страна, и до каква степен пуснатите на пазара тежкотоварни превозни средства отговарят на еталонните стойности, изпитани за одобряване на типа, от друга. Разгледаните варианти са свързани с емисиите в реални условия, надзор на пазара и санкции.

Предпочетените варианти са, както следва:

- а) въвеждане на задължение за събиране, публикуване и мониторинг на данните за разход на гориво в реални условия, докладвани от производителите въз основа на задължителни стандартизирани устройства за измерване на разхода на гориво;
- б) въвеждане на изпитвания за съответствие в експлоатация и задължение да се съобщават отклонения от стойностите заедно с механизъм за корекция;
- в) прилагане на финансови санкции за неизпълнение на целите за емисиите на CO₂.

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

Препратка към резюме на оценката на въздействието: SWD(2018)186

Препратка към становището на Комитета за регулаторен контрол: SEC(2018) 233.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

В съответствие с поетия от Комисията ангажимент за по-добро законотворчество предложението бе подготвено с участието на заинтересованите страни при спазване на принципа за прозрачност и в постоянно взаимодействие с тях на всички етапи от процеса.

В оценката на въздействието също се прави анализ по какъв начин може да се опрости законодателството и да се намалят излишните административни разходи.

Предвижда се стандартите за емисиите на CO₂ да не се прилагат за специализираните превозни средства.

Предложението съдържа и няколко елемента за икономически ефективно изпълнение, като схема за натрупване и заемане на емисии, с която се намаляват разходите на производителите за спазване на изискванията.

Изпълнението на предложената схема за извънредни кредити за превозни средства с нулеви и ниски емисии не създава допълнителна административна тежест, тъй като не налага задължение да се докладва допълнителна информация.

Отражението на вариантите от гледна точка на административната тежест във връзка с управлението ще зависи от конкретните мерки за прилагане.

Инициативата не предполага допълнителни административни разходи за органите по одобряване на типа. Разходите за сертифициране и за мониторинг и докладване на данни за емисиите на CO₂ са разгледани в съответните 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

Отражението върху бюджета от 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 на Регламента за мониторинга и докладването¹⁶.

При прилагането на втория посочен регламент Европейската агенция за околната среда (ЕАОС) ще обединява данните за регистрацията, предоставени от националните органи, и данните от мониторинга, предоставени от производителите, и ще публикува годишни данни от мониторинга за всяко сертифицирано ново превозно средство, регистрирано в ЕС, за всеки производител и всяка група превозни средства.

В оценката на въздействието се предлага също така предложеният Регламент за мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства да бъде допълнен със следните две мерки за мониторинг:

- събиране, публикуване и мониторинг на данните за разход на гориво в реални условия, докладвани от производителите въз основа на задължителни устройства за измерване на разхода на гориво;
- въвеждане на изпитвания за съответствие в експлоатация и задължение да се съобщават отклонения от стойностите за одобряване на типа, заедно с механизъм за корекция.

Тези допълнителни мерки ще заздравят процеса на мониторинг и ще гарантират ефикасността на предложената законодателна инициатива.

¹⁵ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от тежки превозни средства.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

- **Подробни разяснения за отделните разпоредби на предложението**

Член 1 — Предмет

В този член се посочва целта на настоящия регламент — да се допринесе за постигането на необходимото намаляване на емисиите на CO₂ съгласно Регламента за разпределяне на усилията чрез намаляване на емисиите в автомобилния транспорт. В него се посочват и целите за относително намаляване на емисиите, които да бъдат постигнати от новите тежкотоварни превозни средства в Съюза в периода 2025 — 2029 г. Заявява се и намерението за постигане на конкретна цел до 2030 г., която ще бъде определена след извършения преглед през 2022 г.

Целите са определени като относително намаляване на средните специфични емисии от превозните средства, регистрирани през базовата 2019 г. — първата година, за която ще има официални проверени с мониторинг данни за емисиите на CO₂. Целите се разпределят за всяка подгрупа превозни средства, определени в приложение I, раздел 1. Специализираните превозни средства (например сметосъбиращите камиони и товарните автомобили, използвани в строителството) нямат същия потенциал за намаляване на емисиите на CO₂ като тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоки, и поради това не се вземат предвид при изчисляването на еталонните емисии на CO₂.

Еталонните стойности на емисиите на CO₂ се определят в съответствие с приложение I, раздел 3.

Член 2 — Приложно поле

В този член се определят превозните средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, като се използват съответните категории, определени в законодателството за одобряване на типа, и четирите групи превозни средства, за които от 2019 г. нататък ще има сертифицирани данни за емисиите на CO₂. Изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ няма да се прилагат за превозни средства от категориите M2 (градски автобуси), M3 (междуградски автобуси) и N (товарни автомобили), които не спадат към посочените по-горе четири групи превозни средства, но те ще се вземат предвид във връзка със стимулите, които се предоставят за превозни средства с нулеви и ниски емисии (вж. член 5).

В отделна разпоредба се пояснява и в кои случаи превозните средства се считат за регистрирани нови превозни средства за целите на настоящия регламент.

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 от 2019 г. Комисията определя и всяка година публикува средните специфични емисии на CO₂ за всеки производител. Данните, които се използват като основа за изчисляване на средните емисии, се докладват от производителите в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/.... С цел да се отчетат полезността и специфичните характеристики на превозните средства отделните тежкотоварни превозни средства се разпределят в различни подгрупи, за които се прилагат специални тегловни коефициенти за профил на движение (т.е. модели за употреба на превозното средство), полезен товар и годишен пробег. Взаема се предвид и делът на превозните средства на производителя във всяка подгрупа. Специализираните превозни средства от категории N2 и N3 (например сметосъбиращите камиони и товарните автомобили,

използвани в строителството) нямат същия потенциал за намаляване на емисиите на CO₂ като тежкотоварните превозни средства, използвани за доставка на стоки, и поради това не се вземат предвид при изчисляването на средните стойности. Формулите за изчисляване на средните специфични емисии са дадени в приложение I, раздел 2.

Член 5 — Тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии

С цел да се стимулира навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии, при изчисляването на средните специфични емисии на производителя от 2019 г. нататък те се броят многократно. За всяко пуснато на пазара превозно средство с нулеви и ниски емисии производителите на такива превозни средства ще ползват извънредни кредити с различен коефициент на умножение в зависимост от отделяните от превозното средство емисии на CO₂.

Предвижда се специален стимул и за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии от категориите M2 (градски автобуси) и M3 (междуградски автобуси), както и за някои превозни средства от категория N (малки товарни автомобили), в т.ч. специализирани превозни средства с нулеви емисии. Въпреки че за тези превозни средства не се прилагат изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ съгласно настоящия регламент, те ще се вземат предвид при определянето на коефициента за нулеви и ниски емисии.

Тежкотоварните превозни средства с ниски емисии имат специфични емисии под 350g CO₂/km, т.е. по-малко от половината от средната стойност на емисиите за всички превозни средства.

Следва да се предвиди горна граница за намаляването на средните специфични емисии на производителите посредством схемата от стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии, така че целите да запазят значението си за околната среда.

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

Член 6 — Цели за специфичните емисии на производителя

Съгласно този член се предвижда от 2026 г. да се изчисляват цели за специфичните емисии на производителя за предходната календарна година. Съответно първите годишни цели ще бъдат определени за календарната 2025 г. При определянето на целите ще се вземат предвид общите цели за намаляване на емисиите съответно за 2025 и 2030 г., както и полезността и специфичните характеристики на различните тежкотоварни превозни средства — по същия начин, както при изчисляването на средните специфични емисии. Годишните цели за специфичните емисии на производителя съответно ще се изчисляват като претеглена средна стойност на целите, определени за всяка подгрупа превозни средства.

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

Член 7 — Кредити и дългове за емисии

С този член се въвежда механизъм за натрупване и заемане на емисии, с който производителят може да компенсира неизпълнение на целта за специфичните емисии през дадена година, ако през друга година отбележи резултати над очакваното. За целта производителят може да натрупва кредити за емисии, ако емисиите му са под траекторията за намаляване на емисиите, определена като линейна траектория от еталонните емисии на CO₂ през 2019 г. до целите за 2025 г. и от целите за 2025 г. до целите за 2030 г. Трябва да се вземат предвид две различни траектории, така че

наклонът на кривата може да бъде различен в зависимост от конкретните цели, определени за 2025 и 2030 г. С цел да се стимулира намаляването на емисиите на ранен етап кредити за емисии могат да се придобиват още от 2019 г. до 2024 г., както и за периода 2025 — 2029 г. Кредитите за емисии, придобити в периода 2019 — 2024 г., се вземат предвид единствено при оценката дали производителят е изпълнил целта си за специфичните емисии през 2025 г. След тази дата не се допуска пренасяне на кредитите, придобити в периода 2019 — 2024 г. Кредити за емисии могат да се придобиват и използват също така за следващия период — от 2025 до 2029 г. Ако през някоя от годините в периода 2025 — 2029 г. превиши целта си, производителят може да придобие ограничен дълг за емисии, който трябва да се изравни най-късно през 2029 г. Общият дълг за емисии не може да превишава 5 % от целта за специфичните емисии на производителя през 2025 г., в противен случай му се налага такса за извънредно количество емисии в съответствие с член 8.

Кредитите и дълговете за емисии се определят за целите на изчислението, но не се считат за активи, които могат да се прехвърлят или спрямо които се прилагат мерки от областта на финансовата политика.

Формулите за изчисляването на траекторията за намаляване на емисиите на CO₂ и на кредитите и дълговете за емисии са дадени в приложение I, раздел 5.

Член 8 — Изпълнение на целите за специфичните емисии

Ако се установи, че даден производител има извънредно количество емисии, Комисията — след като вземе предвид кредитите и дълговете за емисии, придобити в съответствие с член 7 — му налага финансова санкция във вид на такса за извънредно количество емисии. Размерът на таксата се определя на 6800 евро за g/tkm извънредно количество емисии, което се равнява на 570 евро за g/km при среден полезен товар 12 тона и отразява незначителните разходи за технологии, способстващи за намаляване на емисиите на CO₂.

Формулите за изчисляване на извънредно количество емисии са дадени в приложение I, раздел 6. Методите за събиране на таксите се определят с акт за изпълнение.

Член 9 — Проверка на данните от мониторинга

С този член се установява механизъм за въвеждане на процедура за проверки дали емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства в експлоатация отговарят на съответните стойности, като за основа се използва законодателството за одобряване на типа. Органите по одобряване на типа съобщават за установени отклонения и Комисията ги взема предвид, когато проверява дали производителите изпълняват своите цели. В отделна разпоредба се предвижда на Комисията да се предоставят правомощия подробно да установи съответната процедура посредством акт за изпълнение.

Член 10 — Публикуване на данни и показатели на производителите

В този член се изброяват данните, които Комисията ще публикува във връзка с изпълнението на годишната цел на производителя (т.е. решението относно мониторинга за съответната година).

Със същия член на Комисията се предоставя правомощието да коригира еталонните емисии на CO₂ за 2019 г. в съответствие с ясно определени процедури, установени в член 12 и в приложение II, с цел да бъдат отразени корекции в стойностите на полезния товар или промени в процедурата за одобряване на типа, които имат съществено отражение върху определенията за дадено тежкотоварно превозно средство емисии на

CO₂. Корекцията ще има отражение върху изчисляването на целите за специфичните емисии на производителя от годината след приемането ѝ.

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

С този член се предвижда на Комисията да бъде предоставено правомощието да извършва мониторинг и оценка на това доколко представителни са стойностите на емисиите на CO₂, симулирани с инструмента VECTO в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията, в реални условия. За целта на Комисията следва да се предостави правомощието да изисква държавите членки и производителите да събират и докладват данни за резултатите в реални условия. Този подход съвпада с предложението за лекотоварните превозни средства и като първа стъпка с него се въвежда изискването в тежкотоварните превозни средства да бъдат монтирани задължителни стандартизирани устройства за измерване на разхода на гориво.

Член 12 — Корекции в приложения I и II

Техническият напредък и промени в процедурата за одобряване на типа може да окажат влияние върху определените официални стойности за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент. За да може да се отчетат подобни промени, в този член се предвижда на Комисията да бъде предоставено правомощие да коригира определени технически параметри, посочени в приложения I и II, в т.ч. като приема методиката за определяне на представително превозно средство за всяка подгрупа превозни средства, което ще служи като основа за оценка на настъпилите промени. За въвеждане на предложените корекции ще се прилагат ясно определени стъпки съгласно приложение II, раздели 1 и 2.

Член 13 — Преглед и доклад

С този член се въвежда изискване през 2022 г. Комисията да представи доклад за ефективността на настоящия регламент. В доклада трябва да се разгледат целта за намаляване на емисиите за 2030 г. и въпросът за определяне на цели за намаляване на емисиите за други тежкотоварни превозни средства, за които все още не се прилагат такива изисквания. Трябва да се обсъдят също така ефикасността на въведените механизми — системата от стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии и механизма за натрупване и заемане, както и необходимостта прилагането на тези механизми да продължи и след 2030 г. Ако е целесъобразно, докладът следва да бъде придружен от предложение за изменение 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 ефикасното 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 целта за специфичните 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 методика 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 промишлената политика от септември 2017 г.²¹, и има за цел да завърши процеса, благодарение на който

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 промишлената политика“, COM(2017) 479 final.

Съюзът ще може пълноценно да се възползва от модернизацията и 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) Успоредно със стандартите 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 намалеят най-малко с 40 % 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 намалеят 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 енергийната 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 емисии на CO₂ в ЕС и близо 25 % от общото количество на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт. Ако не бъдат предприети други

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.).

действия, се очаква в периода 2010 — 2030 г. делът на емисиите от тежкотоварни превозни средства да се увеличи с около 9 %. Понастоящем в законодателството на Съюза не са предвидени изисквания за намаляване на емисиите на 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 методика, с чиято помощ може да се симулират емисиите на CO₂ и разходът на гориво на цялото тежкотоварно превозно средство. Методиката 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

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).

превозни средства, емисиите от които представляват 65 — 70 % 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 бъдат актуализирани.
- (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, разходоефективни 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 (ВПГ) е достъпна алтернатива на дизеловото гориво при тежкотоварните превозни средства. Внедряването на вече наличните, а в бъдеще — и на още по-новаторски технологии на основата на втечен природен газ, ще допринесе за постигането на целите за 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 специализираните превозни средства — например използваните за събиране на смет или в строителството, да не се вземат предвид при изчислението. Поради относително малкия пробег на тези превозни средства и специфичния им модел на движение изглежда, че при тях технически мерки за намаляване на емисиите от 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 тонкилометър, 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 срока на експлоатация 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 срок на експлоатация на превозното средство. Поради ограничения им потенциал за намаляване на емисиите специализираните превозни средства следва да не се вземат предвид при изчисляването на средните специфични емисии.
- (21) За разлика от конюнктурата при 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 извънредни кредити 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 многократно. 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 по-ниски от приблизително половината 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, както и от 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 цел за специфичните емисии 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 цел за специфичните емисии, 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 дълговете за емисии следва да се разглеждат единствено с цел да се определи дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии, 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 предвид 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. Методиката за събиране на таксите следва да бъде определена с акт за изпълнение, като се вземе предвид методиката, 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 за 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 на 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 методиката, 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 за 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 на 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:

- (a) от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г. — с 15 %;
- (b) 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/.... [мониторинг и докладване за ТПС], без да се включват специализираните 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:

- a) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
- b) несъчленени товарни автомобили с конфигурация на осите 6x2;
- в) влекачи с конфигурация на осите 4x2 и технически допустима максимална маса с товар над 16 тона;
- г) влекачи 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 специализираните превозни средства, определени в съответствие с приложение I, точка 3;
- б) „специфични емисии“ означава емисиите на CO₂ от отделно 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) „специализирано 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 организацията, 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 организацията, 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 разходът 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 специализираните 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 специализираните 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 функция на специфичните му емисии на CO₂ и праговата стойност за емисиите от 350 g CO₂/km.
3. Коефициентът за нулеви и ниски емисии трябва да намалява средните специфични емисии на производителя 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, трябва да намалява средните специфични емисии на производителя най-много с 1,5 %.

Член 6

Цели за специфичните емисии на производителя

От 2026 г. и за всяка следваща календарна година Комисията определя с актовете за изпълнение, посочени в член 10, параграф 1, цел за специфичните емисии за всеки производител за предходната календарна година. Целта за специфичните емисии 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.

Целта за специфичните емисии 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 цели за специфичните емисии за периода 2025 — 2029 г., се вземат предвид неговите кредити за емисии или дългове за емисии, които представляват броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя през дадена календарна година, с изключение на специализираните превозни средства, умножен по разликата между:

- а) траекторията за намаляване на емисиите на CO₂, посочена в параграф 2, и средните специфични емисии на производителя, ако разликата е положителна („кредити за емисии“);
- б) средните специфични емисии на производителя и неговата цел за специфичните емисии, ако разликата е положителна („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 целта си за специфичните емисии за 2025 г.

Дългове за емисии се придобиват в периода 2025 — 2029 г., но общата им стойност не може да надвишава 5 % от целта за специфичните емисии 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 прихващат.

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 целите за специфичните емисии

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) = (извънредното количество емисии x 6800 EUR/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 целта му за специфичните емисии.

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 — целта за специфичните емисии 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 този корекционен коефициент за еталонните емисии на CO₂.

Комисията публикува коригираните стойности на еталонните емисии на CO₂ и ги прилага при изчисляването на целите за специфични емисии 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 реалната представителност на стойностите за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Тя взема мерки обществеността да бъде информирана за развитието на представителността им във 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 целите за специфичните емисии 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 10, 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. статистическите им тежести, 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 Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

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

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 емисиите на CO₂ и за разхода 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 деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

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. Предвидени 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 отражение 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. *Участие на трети страни във финансирането*
- 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: Действия в областта на климата

1.3. Естество на предложението/инициативата

☒ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност³²**

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

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

1.4. Цели

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

Предложението е основна законодателна мярка в третия пакет „Европа в движение“. То допринася за изпълнението на приетата от Комисията през 2016 г. Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии и съпътстващия я план за действие за повишаване на горивната ефективност и намаляване на емисиите от тежкотоварни превозни средства, т.е. товарни автомобили и градски и междуградски автобуси.

Предложението допринася за постигането на поетия от Съюза ангажимент за намаляване на вътрешните емисии до 2030 г. най-малко с 40 % в сравнение с 1990 г.

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

КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 3...

По-нататъшна декарбонизация на транспортния отрасъл в Съюза 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 в областта на 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 — Политика в областта на околната среда на равнището на Съюза и на международно равнище

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

С предложението ще бъдат определени стандарти за емисиите на CO₂ за новите тежкотоварни превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза.

Предложението:

- ще спомогне за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства;
- ще намали оперативните разходи за стопанските субекти от транспортния отрасъл и/или разходите за транспорт на товари за потребителите;
- ще помогне на европейската промишленост за производство на тежкотоварни превозни средства да запази водещите си позиции в областта на технологиите и иновациите.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

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

Показател 1: Средни годишни емисии на CO₂ и разход на гориво от нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Съюза съгласно законодателството за сертифициране, по класове превозни средства, производители и държави членки.

Показател 2: Повишаване на иновациите, измерено по нови патенти за европейски производители на тежкотоварни превозни средства, свързани с технологии за горивна ефективност и превозни средства с нулеви или ниски емисии.

Показател 3: Заетост, като показателят ще се следи въз основа на публично достъпните статистически данни на Евростат относно заетостта в Съюза по сектори.

Показател 4: Мониторинг на качеството на въздуха с данни за замърсителите на въздуха, отчитани от Европейската агенция за околната среда в базата данни AirBase³³.

Показател 5: Повишаването на енергийната сигурност ще се следи въз основа на статистически данни на Евростат за вноса на горива, в т.ч. транспортни горива.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

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

Производителите на регистрирани в Съюза нови тежкотоварни превозни средства ще трябва да:

³³

AirBase е европейска база данни за качеството на въздуха, поддържана от Европейския тематичен център за борба със замърсяването на въздуха и смекчаване на изменението на климата към Европейската агенция за околната среда. Участващите държави предоставят информация и данни от мониторинга на качеството на въздуха на цялата територия на Съюза. Базата данни съдържа многогодишни динамични редове с данни от измервания за качеството на въздуха и статистически данни за голям брой замърсители на въздуха.

- изпълняват заложените цели за специфичните емисии на CO₂;
- докладват на Комисията данни за разхода на гориво в реални условия, който ще се измерва с помощта на стандартизирани устройства;
- провеждат изпитвания за съответствие в експлоатация, резултатите от които се докладват на Комисията.

1.5.2. *Добавена стойност от намесата на ЕС*

Пазарът за нови тежкотоварни превозни средства и пазарът за транспортни услуги обхващат цялата територия на ЕС и са неразделна част от единния пазар. Определянето на стандарти за емисиите на равнището на Съюза не само ще предотврати разпокъсване на пазара и нарушения на конкуренцията, но и икономически е по-ефективно, отколкото предприемането на действия от отделните държави членки.

За да направи необходимите мащабни капиталовложения за оптимални икономии на гориво за новите превозни средства — и в още по-голяма степен за да осъществи прехода към нови първични източници на енергия — автомобилната промишленост се нуждае от възможно най-голяма сигурност на нормативната уредба. Стандартите осигуряват такава сигурност за дългосрочно планиране и могат да се прилагат еднакво ефикасно и с еднаква степен на сигурност на равнището на държавите членки.

1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

Задължителните стандарти на ЕС за емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (леки и лекотоварни автомобили) доведоха до по-голяма горивна ефективност и понижиха емисиите на CO₂.

Според изводите от оценката на действащите регламенти законодателството е все така актуално, до голяма степен е съгласувано и съществено е намалило емисиите, като при постигането на заложените цели се е оказало икономически по-изгодно от първоначалните предвиждания.

Предлаганите стандарти за емисиите на CO₂ за нови тежкотоварни превозни средства са съобразени с поуците, извлечени от прилагането на стандарти за емисиите от лекотоварните превозни средства. Както при леките и лекотоварните автомобили, предвидени са няколко гъвкави решения с цел да се осигури икономически ефективно прилагане на стандартите. Специфичните характеристики на тежкотоварните превозни средства обаче налагат въвеждането на някои нови елементи при разработването на стандарти за емисиите на CO₂ в отрасъла.

1.5.4. *Съгласуваност и евентуална синергия с други актове*

Предложението е съгласувано със съществуващите политики на ЕС в областта на мобилността, включващи мерки като системата на ЕС за одобрение на типа, Регламента за сертифициране³⁴, Регламента за мониторинга и докладването³⁵,

³⁴ Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията.
³⁵ COM(2017) 0279 final.

Директива „Евровинетка“³⁶, Директивата относно максимално допустимите маси и размери³⁷, Директивата за екологично чисти превозни средства³⁸, Директивата за качеството на горивата.

³⁶ Директива 2011/76/ЕС.

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. Предвидени 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 делегиране на задачи по изпълнението на бюджета на:
 - ☐ трети държави или на определените от тях органи;
 - ☐ 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.

Реалното отражение на законодателството ще се следи и оценява с набор показатели, съобразени с конкретните цели на политиката, които трябва да бъдат постигнати (вж. подробно представяне на показателите в точка 1.4.4 по-горе).

Предвиденият през 2022 г. междинен преглед на законодателството ще даде възможност на Комисията да оцени ефективността му и ако е целесъобразно, да предложи промени.

В съответствие с предложения Регламент за мониторинг и докладване на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства Комисията ще събира данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво от резултатите, получени при процедурата за сертифициране. По този начин мониторингът е тясно обвързан с процеса на сертификация и с работата и управлението на симулационния инструмент VECTO.

В предложението за стандарти за емисиите на CO₂ са включени още две мерки за мониторинг, допълващи Регламента за мониторинг и докладване на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства

1. събиране, публикуване и мониторинг на данните за разхода на гориво в реални условия, докладвани от производителите с помощта на задължителни стандартизирани устройства;
2. въвеждане на изпитвания за съответствие в експлоатация и задължение да се съобщават отклонения от стойностите за одобряване на типа, за които ще се прилага механизъм за корекция.

Тези допълнителни мерки ще заздравят процеса на мониторинг и ще гарантират ефикасността на предложената законодателна инициатива.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установени рискове

Ефикасният мониторинг зависи от добрия процес на сертификация и от надеждни данни за емисиите с помощта на инструмента VECTO, използван за целите на Регламента за мониторинг и докладване на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

Рискът от неточни данни за емисиите или закъснения при представянето на доклади от производителите или държавите членки по Регламента за мониторинг и докладване на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства може да предизвика затруднения за прилагането на стандартите за емисиите 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 неговото прилагане.

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

Не е приложимо.

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

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

Успоредно с прилагането на Финансовия регламент за предотвратяване на измами и нередности в предложението се предвиждат финансови санкции за неизпълнение на целите за специфични емисии на CO₂. Освен това, както бе обяснено в точка 2.1 по-горе, в предложението се предвиждат мониторинг на разхода на гориво в реални условия и изпитвания за съответствие при експлоатация, както и механизъм за корекция в случай на значително отклонение между данните в реални условия и данните за одобряване на типа. Тези мерки ще осигурят ефикасността на предложението и ще сведат 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 разхода	Вноска			
	Номер [2][Функция — Природни ресурси]	Многогод./едногод. ⁴⁰	от държави от ЕАСТ ⁴¹	от държави кандидатки 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)	Многого д.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- 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 разхода	Вноска			
	Номер [...] [Функция.....]	Многогод./едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки	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

[За попълването на тази част трябва да се използва [таблицата за бюджетни данни с административен характер](#) (вторият документ в приложението към настоящата финансова обосновка), която трябва да се качи в CISNET за провеждането на вътрешни консултации между службите.]

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

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

Европейска комисия ⁴³			Година 2019 г. ⁴⁴	Година 2020	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 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 определени програми ⁴⁵										
Номер на бюджетния ред		(3)								

⁴³ Засегнати служби: ГД „Действия по климата“, ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, Съвместен изследователски център

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 (пришни редове „ВА“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

ОБЩО бюджетни кредити за Европейската комисия	Поети задължения	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	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 за 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 за 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 програма LIFE (за подпрограмата за действия в областта на климата).

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

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

		Година 2019	Година 2020	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 2019 — 2020 г.
Европейска комисия									
• Човешки ресурси		0,429	0,429						0,858
• Други административни разходи		0,015	0,015						0,030
ОБЩО за Европейската 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 третия знак след десетичната запетая)

		Година 2019 г. ⁴⁶	Година 2020	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 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 отражение 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		Година2020		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	Среде н разхо д	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Общ брой	Общо разходи
↓																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 3... ⁴⁸																		
- Резултат	Служба 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 част 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. Обобщение

- ☐ 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:

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

	Година2019	Година2020	Година2022	Година2023	... да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		ОБЩО
--	------------	------------	------------	------------	--	--	------

ФУНКЦИЯ 5от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	0,429	0,429						0,858
Други административни разходи	0,015	0,015						0,030
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 5от многогодишната финансова рамка	0,444	0,444						0,888

извън ФУНКЦИЯ 5⁴⁹ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	0	0						0
Други разходис административен характер	0	0						0
Междинен сборизвън ФУНКЦИЯ 5от многогодишната финансова рамка	0	0						0

ОБЩО	0,444	0,444						0,888
-------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

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.

Нуждите от бюджетни кредити за човешки ресурси и за другите разходи с административен характер ще бъдат покрити с бюджетните кредити на ГД, които вече са отпуснати за управлението на дейността и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни 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. 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

	Година а2019	Година а2020	Година N+2	Година N+3	... да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителност та на отражението (вж. точка 1.6)		
• Должности в щатното разписание (должностни лица и временно наети лица)							
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 гг ⁵¹	- в централата						
	- в делегациите						
XX 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)							
10 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)	0	0					
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО	3	3					

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

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:

Должностни лица и временно наети лица	От 2019 г. ще бъдат необходими още трима администратори, които да отговарят за подготовка на съответното законодателство за изпълнение, за ефикасното прилагане, мониторинг и оценка на регламента, както и за свързаните с това въпроси, като работата на
---------------------------------------	--

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 Под тавана за външния персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).

	инструмента VECTO и управлението на процеса на сертификация. По-долу се дава подробно описание на конкретните задачи. 1. Задачи, свързани с прилагането на регламента: а. определяне на индивидуални цели за производителите за намаляване на емисиите от CO₂ и създаване на кредитни линии за натрупване на емисии; б. организация, надзор и контрол на процедурите за натрупване и заемане на емисии; в. организация, надзор и контрол на механизма със стимули за превозни средства с нулеви и ниски емисии; г. подготовка и прилагане на механизма за преглед през 2022 г. — преглед на целевите стойности, кредитните линии, приложимите горни граници, разширяване на обхвата и т.н.; д. надзор на процеса на събиране, публикуване и мониторинг на данните за емисиите в реални условия; установяване на коригиращи действия, ако е необходимо, и контрол за тяхното изпълнение; е. надзор и анализ на резултатите от изпитванията за съответствие в експлоатация. установяване на механизъм за корекции, ако е необходимо, и контрол за неговото изпълнение; ж. оценка на изпълнението на целите на годишна и многогодишна база, в т.ч. налагане на санкции и събиране на съответните суми. 2. Задачи, свързани с мониторинга и оценката на прилагането на регламента 3. Задачи, свързани с инструмента VECTO: а. по-нататъшно разработване на инструмента с цел да се добави ускорена процедура за включване на нови технологии; б. управление на ускорената процедура по VECTO (подобна на процедурата за екоиновации при лекотоварните превозни средства) след нейното създаване; в. разширяване на инструмента VECTO, така че да обхване градските и междуградските автобуси, по-малките товарни автомобили, ремаркетата и каросериите на товарните автомобили; г. управление на работата на инструмента VECTO, който се използва от централизирана платформа в интернет; решаване на въпроси, свързани с многоетапно одобряване (за градски и междуградски автобуси и за сертифициране на каросерията), с информация за клиентите (сравнителни симулации за различни превозни средства с персонализирани профили на движение) и с независими
--	---

	изпитвания (провеждане на симулации за проверка на изпитванията). е. управление на помощните инструменти, подпомагащи работата на инструмента VECTO, например процес на одобрение на търговски инструменти за изчислителна динамика на флуидите или създаване на еталонен инструмент за изчислителна динамика на флуидите, който да бъде разработен от Комисията. ф. изграждане на достатъчно задълбочени познания с цел да се гарантира, че въпреки необходимите съкращения на персонала і. Комисията ще бъде в състояние да поддържа ежедневната работа на VECTO, без да зависи от външни изпълнители. іі. може да бъдат обявени търгове за проектиране с достатъчно задълбочени и подробни спецификации (например функционално описание на отделни модули на програмата), така че да могат да участват широк кръг кандидати, включително оференти, които не познават инструмента VECTO. 4. Задачи, свързани с процеса на сертифициране: а. обезпечаване на своевременното му актуализиране и включване на необходимите функционалности за правилно прилагане на стандартите за емисии на CO₂. б. подкрепа за ускорена процедура по VECTO за включване на нови технологии; Въпреки че задачите по точки 3 и 4 по-горе са свързани с прилагането на Регламента за мониторинга и докладването и Регламента за сертифициране, те са с различен характер и допълват задачите, които вече изпълняват служителите, работещи в тази област. За изпълнението на първата задача бяха поискани двама договорно наети служители за Европейската агенция за околната среда, които да подпомагат прилагането на системата за докладване и подготовката на системите за гарантиране на качеството и контрол на качеството на данните. За изпълнението на тази дейност са необходими допълнителни човешки ресурси със специални познания за VECTO с цел да се актуализира Регламентът за сертифициране.
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.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите 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. Участие на трети страни във финансирането

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

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

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

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

Регламентът е замислен така, че да се осигури пълно спазване на изискванията от всички производители. С оглед на това не се очаква генерирането на приходи от таксите за извънредно количество емисии, предвидени в член 8. Ако обаче в хода на прилагането на разпоредбите на посочения член бъдат събрани приходи, те ще бъдат включени в общия бюджет на ЕС. В оценката на въздействието, придружаваща предложението, се посочва в какъв порядък биха могли да бъдат общите суми на таксите за извънредно количество емисии, дължими за неспазване на изискванията.

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.