



EP-PE_TC1-COD(2021)0197

14.2.2023

*****I**

ПОЗИЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

приета на първо четене на 14 февруари 2023 г. с оглед на приемането на Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 за определяне на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (EP-PE_TC1-COD(2021)0197)

PE661.724v01-00

ПОЗИЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

приета на първо четене на 14 февруари 2023 г.

с оглед на приемането на Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 за определяне на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата

(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 комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура³,

¹ ОВ С 194, 12.5.2022 г., стр. 81.

² ОВ С 270, 13.7.2022 г., стр. 38.

³ Позиция на Европейския парламент от 14 февруари 2023 г.

като имат предвид, че:

- (1) Парижкото споразумение¹, прието на 12 декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменението на климата (РКООНИК) (наричано по-нататък „Парижкото споразумение“), влезе в сила на 4 ноември 2016 г. Страните по Парижкото споразумение се споразумяха да задържат покачването на средната температура в световен мащаб значително под 2°C над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на покачването на температурата до 1,5°C над равнищата от прединдустриалния период. ***Този ангажимент беше подсилен с приемането съгласно РКООНИК на Пакта за климата от Глазгоу на 13 ноември 2021 г., в който Конференцията на страните по РКООНИК, изпълняваща функциите на събрание на страните по Парижкото споразумение, признава, че последиците от изменението на климата ще бъдат много по-малки при покачване на температурата с 1,5°C в сравнение с 2°C, и изразява решимост да продължи усилията за ограничаване на покачването на температурата до 1,5°C.***
- (2) Борбата с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение, съставляват ядрото на съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт (***наричан по-нататък „Европейски зелен пакт“***). ***В своята резолюция от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт² Европейският парламент призова за извършване на необходимия преход към климатично неутрално общество най-късно до 2050 г., а в резолюцията си от 28 ноември 2019 г. относно извънредното положение по отношение на климата и околната среда обяви извънредно положение по отношение на климата и околната среда³.*** Изключително тежките последиствия от пандемията от COVID-19 за здравето и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза само изостриха необходимостта от Европейския зелен пакт и неговото значение.

¹ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

² ОВ С 270, 7.7.2021 г., стр. 2.

³ ОВ С 232, 16.6.2021 г., стр. 28.

- (3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в Съюза до 2050 г., и определя нова стратегия за растеж, *съсредоточена върху превръщането* на Съюза в справедливо и проспериращо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика *с жизнеспособни промишлени отрасли, които да са водещи в световно отношение в своята област и да представляват движеща сила за иновациите в световен мащаб, като същевременно се гарантират високоплатени качествени работни места в Съюза*. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. *В този контекст 8-ата програма за действие за околната среда до 2030 г., предвидена в Решение (ЕС) 2022/591 на Европейския парламент и на Съвета¹, укрепва целта за ускоряване на екологичния преход към климатично неутрална, устойчива, нетоксична, ресурсно ефективна, основана на възобновяема енергия, издръжлива и конкурентоспособна кръгова икономика по справедлив, равнопоставен и приобщаващ начин, както и за опазване, възстановяване и подобряване на състоянието на околната среда, като се подкрепя и доразвива наборът от мерки и инициативи, обявени в рамките на Европейския зелен пакт*. Същевременно преходът засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. *Освен това преходът ще засегне регионите на Съюза по различен начин, особено структурно неблагоприятните, периферните и най-отдалечените региони*. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

¹ Решение (ЕС) 2022/591 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2030 година (ОВ L 114, 12.4.2022 г., стр. 22).

- (4) В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът пое ангажимент за намаление до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на Съюза с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г.
- (5) С приемането на Регламент (ЕС) **2021/1119** на Европейския парламент и на Съвета¹ Съюзът е заложил в законодателството целта за **намаление на емисиите до нулеви нетни емисии най-късно до 2050 г. и целта за постигане на отрицателни емисии след това**. С посочения регламент се въвежда и обвързваща за Съюза цел до 2030 г. вътрешните нетни емисии на парникови газове (емисиите след приспадане на поглъщанията) **да се намалят с най-малко 55%** в сравнение с нивата от 1990 г.
- (6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на посочените намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт. **Транспортният отрасъл е единственият отрасъл, в който емисиите се увеличават от 1990 г. насам. Това включва автомобилния транспорт с леки и тежки превозни средства, които заедно имат дял от над 70% от общите емисии от транспорта. За да се постигне климатична неутралност, е необходимо до 2050 г. емисиите от транспортния отрасъл да бъдат намалени с 90%.**

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

- (7) *При цифровия и екологичния преход следва също така да се обърне внимание на значението на социалното измерение, за да се гарантира достъпна мобилност за всички на приемливи цени, особено за пътниците без достъп до качествен обществен транспорт или други решения за мобилност. Очаква се по-амбициозните стандарти за CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства да ускорят навлизането на превозни средства с нулеви емисии, да повишат тяхната достъпност, както и да ускорят декарбонизацията на пазара на употребявани превозни средства във всички сегменти, с по-големи ползи за потребителите с ниски и средни доходи. При приемането на тези стандарти е важно също да се вземат предвид значителните икономически и социални последици на цифровия и екологичния преход и необходимостта от гарантиране на заетостта и запазване на конкурентоспособността на промишлеността на Съюза.*
- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са нужни като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаление на нетните емисии на парникови газове, *както и за намаляване на зависимостта на Съюза от вносни изкопаеми горива. От съществено значение е Комисията да работи заедно с държавите членки и заинтересованите страни от промишлеността за обезпечаване на веригата на доставки на суровини от критично значение, необходими за превозните средства с нулеви и ниски емисии. Това ще допринесе и за конкурентоспособността на промишлеността на Съюза и ще укрепи стратегическата автономност на Съюза.*

- (9) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. с най-малко 55% в сравнение с нивата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаление, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета¹, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да бъде определен ясен график за допълнителни намаления след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел – постигане на климатична неутралност до 2050 г. Без амбициозни действия по намаление на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаление на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.
- (10) По-строгите изисквания за намаление на емисиите на CO₂ следва да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и същевременно да бъдат в услуга на потребителите и гражданите по отношение на качеството на въздуха, *да укрепват енергийната сигурност и ефективност и свързаните с тях* икономии на енергия, както и да гарантират възможността за запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост в Съюза трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. По-строгите стандарти за намаление на емисиите на CO₂ са технологично неутрални с оглед постигане на целите, определени с тях за автомобилния парк. Съществуват и ще продължат да съществуват различни технологии за постигане на целта за изграждане на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в пътя за преход. ***В този контекст е важно да се осигурят точни и пълни данни за***

¹ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

емисиите от тези хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа.

- (11) *След консултация със заинтересованите страни Комисията ще направи предложение за регистрация след 2035 г. на превозните средства, работещи изключително с неутрални по отношение на CO₂ горива, в съответствие с правото на Съюза, извън обхвата на стандартите за автомобилния парк, и в съответствие с целта на Съюза за климатична неутралност.*
- (12) В този контекст следва да бъдат определени нови и по-строги цели за намаление на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да бъде определено равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

(13) *Технологичните иновации са предпоставка за декарбонизация на мобилността в Съюза и поради това следва да бъдат подкрепяни. Вече съществува значително финансиране за иновации в екосистемата на мобилността чрез различни финансови инструменти на Съюза, по-специално Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“, създадена с Регламент (ЕС) 2021/695 на Европейския парламент и на Съвета¹, InvestEU, създаден с Регламент (ЕС) 2021/523 на Европейския парламент и на Съвета², Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Фонда за иновации, създаден с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³ и Механизма за възстановяване и устойчивост, създаден с Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета⁴. Съюзът и държавите членки следва да продължат усилията си за подкрепа на публичните и частните инвестиции в европейските научни изследвания и иновации в автомобилната промишленост, включително чрез инициативи, които насърчават полезните взаимодействия в автомобилния отрасъл, като например Европейския алианс за акумулаторните батерии. Заедно с ясните регулаторни сигнали тези усилия ще подкрепят и стимулират инвестиционните решения на производителите, ще запазят европейското технологично лидерство в този отрасъл, ще спомогнат за развитието на високи промишлени постижения в технологиите на бъдещето в Съюза и ще гарантират дългосрочната устойчивост и конкурентоспособност на неговата промишлена база.*

¹ Регламент (ЕС) 2021/695 на Европейския парламент и на Съвета от 28 април 2021 г. за създаване на Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“, за определяне на нейните правила за участие и разпространение на резултатите и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1290/2013 и (ЕС) № 1291/2013 (ОВ L 170, 12.5.2021 г., стр. 1).

² Регламент (ЕС) 2021/523 на Европейския парламент и на Съвета от 24 март 2021 г. за създаване на програмата InvestEU и за изменение на Регламент (ЕС) 2015/1017 (ОВ L 107, 26.3.2021 г., стр. 30).

³ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

⁴ Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 г. за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост (ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 17).

(14) Целите, заложи в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂, следва да бъдат придружени от стратегия на Съюза за справяне с предизвикателствата, пораждани от все по-машабното производство на превозни средства с нулеви емисии и на свързаните с това технологии, **като се отчитат спецификите на всяка държава членка**, както и нуждата от повишаване на квалификацията и от преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите, **като се запазят равнищата на заетост в автомобилната промишленост в Съюза. Следва да се обърне особено внимание на въздействието, което този преход ще окаже върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) по веригата на доставки на автомобилната промишленост, и на засегнатите региони и общности, които могат да бъдат по-уязвими поради наличието на интензивна автомобилна промишленост.** Когато е целесъобразно, следва да се предвиди финансова подкрепа на равнището на Съюза и на държавите членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, създаден с Регламент (ЕС) 2021/1057 на Европейския парламент и на Съвета¹, Фонда за справедлив преход, създаден с Регламент (ЕС) 2021/1056 на Европейския парламент и на Съвета², Фонда за иновации, **Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд**, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка, определена в Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 на Съвета³ и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, създаден с Регламент (ЕС) 2020/2094 на Съвета⁴, в съответствие с правилата за държавните помощи, **както и други налични финансови инструменти, например на Европейската инвестиционна банка.** Съобщението на Комисията от 18 февруари 2022 г. „Насоки относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.“ позволява на държавите членки да оказват подкрепа на предприятията за декарбонизиране на техните производствени процеси и за възприемане на по-зелени технологии в контекста на съобщението на Комисията от 5 май 2021 г. „Актуализиране на новата промишлена

¹ Регламент (ЕС) 2021/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за създаване на Европейския социален фонд плюс (ЕСФ+) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1296/2013 (ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 21).

² Регламент (ЕС) 2021/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за създаване на Фонда за справедлив преход (ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 1).

³ Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 на Съвета от 17 декември 2020 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2021—2027 (ОВ L 433I, 22.12.2020 г., стр. 11).

⁴ Регламент (ЕС) 2020/2094 на Съвета от 14 декември 2020 г. за създаване на Инструмент на Европейския съюз за възстановяване с цел подкрепа на възстановяването след кризата с COVID-19 (ОВ L 433I, 22.12.2020 г., стр. 23).

стратегия за 2020 г.: изграждане на по-силен единен пазар за възстановяването на Европа“ (наричано по-нататък „актуализираната нова промишлена стратегия“).

Препоръката на Съвета от 16 юни 2022 г.¹ е важен инструмент за държавите членки за справяне с аспектите в областта на заетостта и социалните аспекти на справедливия преход към неутрална по отношение на климата икономика. Комисията следва да проучи допълнителни възможности за подкрепа на този преход, и по-специално за смекчаване на евентуалните отрицателни последици за заетостта от този преход в автомобилния отрасъл.

¹ Препоръка 2022/С 243/04 на Съвета от 16 юни 2022 г. относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата (ОВ С 243, 27.6.2022 г., стр. 35).

(15) С цел да се установят евентуални пропуски във финансирането, за да се гарантира справедлив преход във веригата за доставки на автомобилната промишленост, и като се обърне специално внимание на МСП и регионите, които са най-силно засегнати от прехода към неутрална по отношение на климата икономика, до 31 декември 2025 г., на датата на представяне на първия доклад за напредъка и въз основа на текущите инициативи, като например пътя за преход за екосистемата на мобилността и Алианса на регионите с развито автомобилостроене на Комитета на регионите, и в сътрудничество с държавите членки, регионите и местните органи и всички съответни заинтересовани страни, Комисията следва да представи доклад с анализ, в който да бъдат набелязани такива пропуски във финансирането. По целесъобразност докладът следва да бъде придружен от предложения за подходящи финансови мерки за посрещане на установените нужди.

- (16) Актуализираната нова промишлена стратегия предвижда съвместно създаване на пътища за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи път за преход за екосистемата на мобилността, за да се съпътства преходът на веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, ***включително чрез осигуряване на непрекъснатост на социалния диалог, при пълна прозрачност, с участието на отрасъла и заинтересованите страни в него.*** В пътя за преход следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост и на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки. В него следва също да се използва съобщението на Комисията от 1 юли 2020 г., озаглавено „Европейска програма за умения за постигане на устойчива конкурентоспособност, социална справедливост и издръжливост“, което включва инициативи като Пакта за умения, с цел мобилизиране на частния сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и за преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на пътя за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на равнището на Съюза и на държавите членки, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни.

Напредъкът, постигнат по този всеобхватен път за преход за екосистемата на мобилността, следва да бъде наблюдаван на всеки две години като част от доклад за напредъка, представян от Комисията. В доклада за напредъка следва да се вземат предвид, наред с другото, напредъкът в предлагането на **превозни средства с нулеви и ниски емисии, по-специално в сегмента на леките търговски превозни средства, както и мерките на равнището на Съюза и на държавите членки и на местно ниво за улесняване на прехода на държавите членки към леки превозни средства с нулеви емисии**, развитието по отношение на техните цени **и енергийната им ефективност**, предлагането на алтернативни горива и напредъкът в разгръщането на **публична и частна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво**, които ще бъдат уредени с Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (наричан по-нататък „регламент за инфраструктурата за алтернативни горива“) **и в преработената Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета**¹, потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, международната конкурентоспособност, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, както и повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и реструктурирането на дейностите, **особено в МСП**. Докладът за напредъка следва да черпи информация и от двугодишните доклади за напредъка, които държавите членки трябва да представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка, включително относно резултатите от социалния диалог. Иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост продължават. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

¹ Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L 153, 18.6.2010 г., стр. 13).

- (17) *С цел да се опазят околната среда и здравето на гражданите във всички държави членки е важно да се декарбонизира и съществуващият автомобилен парк. Пазарът на употребявани превозни средства създава риск от изместване на емисиите на CO₂ и на замърсяването на въздуха към по-слабо развитите в икономическо отношение региони в Съюза. За да се ускори намалението на емисиите от съществуващия автомобилен парк и да се ускори преходът към транспорт с нулеви емисии, от изключително значение е да се насърчи преобразуването на превозните средства с двигатели с вътрешно горене в такива с електрическо задвижване с акумулаторна батерия или с горивна клетка, включително чрез оценяване на начините за улесняване на въвеждането на тези решения в държавите членки.*
- (18) *Както е посочено в съобщението на Комисията от 18 май 2022 г., озаглавено „План REPowerEU“, за да се увеличат икономите на енергия и ефективността в транспортния сектор и да се ускори преходът към превозни средства с нулеви емисии, е важно да се увеличи над определен размер делът на превозните средства с нулеви емисии в обществените и корпоративните автомобилни паркове. За тази цел съобщението на Комисията от 18 октомври 2022 г., озаглавено „Работна програма на Комисията за 2023 г.“, включва инициатива за екологизиране на корпоративните автомобилни паркове. Предлагайки тази инициатива, Комисията следва да гарантира равнопоставеност и да предотврати фрагментирането на вътрешния пазар.*

- (19) *С цел да се насърчи навлизането на превозни средства, които консумират по-малко енергия, Комисията следва да проучи въздействието на определянето на минимални прагове на енергийна ефективност за новите леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии, пускани на пазара на Съюза.*
- (20) *Целите за автомобилния парк на целия ЕС трябва да бъдат допълнени чрез необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, което ще бъде уредено о в регламента за инфраструктурата за алтернативни горива и в преработената Директива 2010/31/ЕС. Във връзка с това, от решаващо значение е инвестициите за разгръщането на необходимата инфраструктура да бъдат продължени и увеличени. Успоредно с това е изключително важно да се гарантира бързото разгръщане на енергията от възобновяеми източници, както е предвидено в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета¹.*

¹ *Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).*

- (21) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да могат да управляват прехода към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, ***така че да се подкрепя тяхната конкурентоспособност и да се подготвя почвата за нови иновации.*** По тази причина е целесъобразно да се запази подходът на намаляващи целеви равнища на емисиите на всеки пет години.
- (22) С по-строгите цели за автомобилния парк на целия ЕС от 2030 г. нататък производителите ще трябва да предлагат значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране на преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии вече няма да изпълнява първоначалната си цел и би застрашил ефективността на Регламент (ЕС) 2019/631. Поради това механизмът за стимулиране на преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии следва да бъде премахнат от 1 януари 2030 г. Преди тази дата и следователно през цялото настоящо десетилетие механизмът за стимулиране на преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии ще продължи да способства за навлизането на превозни средства с емисии от нула до 50 g CO₂/km, включително на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, електрически превозни средства с горивни елементи, използващи водород, и хибридни електрически превозни средства с добри показатели, които имат възможност за включване към електрическата мрежа. ***Целевите показатели за превозните средства с нулеви и ниски емисии обаче следва да бъдат преразгледани, за да се вземе предвид по-бързото навлизане на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви емисии.*** След 1 януари 2030 г. хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за автомобилния парк на целия ЕС, които производителите са задължени да постигнат.

- (23) *Кредитите за екологични иновации, които могат да бъдат заявени от производителя, понастоящем са ограничени до 7 g CO₂/km. Тази горна граница следва да бъде коригирана надолу в съответствие с целевите равнища, за да се гарантира балансирано съотношение на равнището на тази горна граница спрямо средните специфични емисии на CO₂ на производителите.*
- (24) Прилагането на стандартите за емисиите на CO₂ е тясно свързано с прилагането на законодателството за одобрение на типа. След отмяната и замяната на 1 септември 2020 г. на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета², е целесъобразно, с цел да се осигури постоянна съгласуваност между двата набора от инструменти, да се хармонизират допълнително определенията и да се актуализират препратките в Регламент (ЕС) 2019/631 към рамковото законодателство за одобрението на типа.

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

² Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

- (25) Усилията за намаление на емисиите, необходими за постигане на целите за автомобилния парк на целия ЕС, се разпределят между производителите, като се използва крива на граничните стойности, базирана на средната маса на автомобилния парк на ЕС от нови превозни средства и на парка от нови превозни средства на производителя. Този механизъм е целесъобразно да се запази, но е необходимо да се предотврати ситуация, при която по-строгите цели за автомобилния парк на целия ЕС биха довели до това целта за специфичните емисии за даден производител да стане отрицателна. По тази причина е необходимо да се поясни, че когато възникне такава ситуация, целта за специфичните емисии следва да бъде определена на $0 \text{ g CO}_2/\text{km}$.

- (26) Стойностите, използвани за изчисляване на целите за специфичните емисии и на средните специфични емисии на CO₂ на даден производител, се основават на данните, записани в документацията за одобрение на типа и в сертификатите за съответствие на съответните превозни средства. От съществено значение за гарантиране на ефективността на стандартите за емисиите на CO₂ е данните, използвани за тези цели, да бъдат точни. Ако въпреки това бъдат установени грешки в данните, може да не бъде възможно, въз основа на законодателството за одобрение на типа, да бъде коригирана документацията за одобрение на типа или вече издадените сертификати за съответствие, когато данните се отнасят до одобрения на типа, които са престанали да бъдат валидни. В такива случаи Комисията следва да разполага с правомощие да поиска от съответните органи по одобряване на типа или, когато е приложимо, от производителите, да изготвят декларация за корекция, въз основа на която стойностите, използвани за определяне на това доколко производителите са постигнали своите цели, могат да бъдат коригирани.
- (27) Докладването на данни за превозни средства от категории M₂ (автобуси) и N₂ (средно големи камиони) попада в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета¹, поради което е целесъобразно това изискване за докладване да бъде заличено от Регламент (ЕС) 2019/631.

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

- (28) Предвид по-амбициозната обща цел за намаление на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията към всички производители на пазара на Съюза за намаление на емисиите следва да бъдат хармонизирани, освен за производителите, отговарящи за по-малко от 1 000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Следователно възможността производителите, отговарящи за новорегистрирани в рамките на една календарна година от 1 000 до 10 000 леки пътнически автомобили или от 1 000 до 22 000 леки търговски превозни средства, да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии следва да бъде преустановена от 1 януари **2036 г.**
- (29) С цел да се осигури правна яснота и съгласуваност с настоящата практика, е целесъобразно да се поясни, че корекциите на стойностите на M_0 и TM_0 следва да се извършват чрез делегирани актове за изменение на приложение I към Регламент (ЕС) 2019/631, вместо с делегирани актове за допълване на посочения регламент.
- (30) През 2026 г. следва да бъде извършен преглед на постигнатия въз основа на Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаление на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в двугодишния доклад.

- (31) *Няколко държави членки обявиха планове за ускоряване на въвеждането на превозни средства с нулеви емисии чрез определяне на дата преди 2035 г. за постепенното премахване на изпускащи CO₂ нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства. Комисията следва да набележи варианти за улесняване на този преход и да разгледа необходимостта от допълнителни мерки в съответствие с тези планове.*
- (32) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии следва да се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.
- (33) *Важно е да се направи оценка на равнището на Съюза на емисиите на CO₂ от леките превозни средства през целия им жизнен цикъл. За тази цел Комисията следва да разработи методика за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл.*

(34) С цел да се определи обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства през целия им жизнен цикъл и да се гарантира възможността изчисляването на целите за специфичните емисии за производителите, отговорни за емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства с многоетапно одобрение на типа, да се коригира така, че да се вземат предвид промените в процедурата за определяне на емисиите на CO₂ и масата на въпросните превозни средства, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз съответно за допълване на Регламент (ЕС) 2019/631 чрез определяне на такава обща методика на Съюза и за изменение, когато това е необходимо, на изчислителните формули, посочени в част Б от приложение I към същия регламент. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (35) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно въвеждане на по-строги изисквания за намаление на емисиите на CO₂, както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците ѝ може да бъде по-добре постигната 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 постигане на тази цел.
- (36) Поради това Регламент (ЕС) 2019/631 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се изменя, както следва:

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

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

б) вмъква се следният параграф:

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

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

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

в) параграф 6 се заменя със следното:

„6. От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г. се прилага целеви показател за превозните средства с нулеви и ниски емисии, равен на дял от 25% от автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили и на дял от 17% от автомобилния парк от нови леки търговски превозни средства, в съответствие с точки 6.3 съответно от части А и Б от приложение I.“;

г) параграф 7 се заличава

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

і) в буква а) препратката към „приложение II към Директива 2007/46/ЕО“ се заменя с препратка към „член 4, параграф 1, буква а), точка і) от Регламент (ЕС) 2018/858“;

ii) буква б) се заменя със следното:

„б) категория N₁ съгласно определението в член 4, параграф 1, буква б), точка і) от Регламент (ЕС) 2018/858 и попадащи в приложното поле на Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които са регистрирани за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън Съюза („нови леки търговски превозни средства“); за целите на настоящия регламент и без да се засягат Регламент (ЕС) 2018/858 и Регламент (ЕО) № 715/2007, от 1 януари 2025 г. превозните средства с нулеви емисии от категория N с базова маса над 2 610 kg или 2 840 kg, в зависимост от случая, се считат за леки търговски превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, ако превишението на базовата маса се дължи единствено на масата на системата за натрупване на енергия.“;

б) в параграф 3 препратката към „приложение II, част А, точка 5 от Директива 2007/46/ЕО“ се заменя с „част А, точка 5 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858“

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

а) уводното изречение се заменя със следното:

„1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от Регламент (ЕС) 2018/858. Прилагат се и следните определения:“;

б) букви б) – ж), и) и н) се заличават

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

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

5) Член 7 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„ба. Когато Комисията установи, че предварителните данни, предоставени от държавите членки в съответствие с параграф 2, или данните, съобщени от производителите в съответствие с параграф 5, се основават на неверни данни в документацията за одобрение на типа или сертификатите за съответствие, Комисията уведомява органа по одобряване на типа или, когато е приложимо, производителя и изисква от органа по одобряване на типа или, когато е приложимо, от производителя да издаде декларация за корекция, в която се посочват коригираните данни. Декларацията за корекция се представя на Комисията и коригираните данни се използват за изменение на предварителните изчисления по параграф 4.“;

б) параграфи 10 и 11 се заличават

б) Вмъква се следният член:

„Член 7а

Емисии на CO₂ през целия жизнен цикъл

- 1. До 31 декември 2025 г. Комисията публикува доклад, в който се определя методика за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя този доклад на Европейския парламент и на Съвета.***
- 2. До 31 декември 2025 г. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент чрез въвеждане на обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства през целия им жизнен цикъл.***
- 3. От 1 юни 2026 г. производителите могат доброволно да представят на Комисията данни за емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през целия им жизнен цикъл, като използват методиката, посочена в параграф 2.“***

7) Член 10 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„Въз основа на заявление, подадено съгласно параграф 1, може да бъде предоставена дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до и за календарната **2035** година.“

б) *в параграф 4 първата алинея се заменя със следното:*

„4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с част А, точки 1 – 4 и 6.3 от приложение I, може да бъде подавано, за годините до календарната 2028 г.

включително, от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 0000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза за една календарна година.“

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

„1. По заявление на доставчик или производител се взема предвид намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).

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

Общият принос на тези технологии за намаление на средните специфични емисии на CO₂ на производител може да бъде до:

- 7 g CO₂/kt до 2024 г.;*
- 6 g CO₂/kt от 2025 до 2029 г.;*
- 4 g CO₂/kt от 2030 до 2034 г.*

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на настоящия регламент с цел коригиране надолу на горната граница, посочена в трета алинея от настоящия параграф, които да пораждаат действие от 2025 г. нататък, за да се вземе предвид технологичното развитие, като същевременно се гарантира балансирано съотношение на равнището на тази горна граница спрямо средните специфични емисии на CO₂ на производителите.“

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

„3. За да се предотврати увеличаването на разликата в емисиите в реални условия, не по-късно от 1 юни 2023 г. Комисията оценява как могат да се използват данните за разхода на гориво и енергия в реални условия, събрани съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията, за да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво или енергия на превозното средство, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, остават представителни за емисиите в реални условия с течение на времето за всеки производител.*

Комисията ежегодно извършва мониторинг и докладва за развитието от 2021 г. нататък на разликата, посочена в първа алинея, и веднага щом събере достатъчно данни, но не по-късно от 31 декември 2026 г., публикува доклад, в който определя методика за механизъм за коригиране на средните специфични емисии на CO₂ на производителя, считано от 2030 г., като използва данни в реални условия, събрани съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392, и оценява осъществимостта на подобен механизъм.

Комисията представя посочения доклад на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи мерки, като например законодателни предложения за въвеждането на такъв механизъм.

* *Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията от 4 март 2021 г. за мониторинг и докладване на данни, свързани с емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010, (ЕС) № 293/2012, (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 на Комисията (ОВ L 77, 5.3.2021 г., стр. 8).“*

10) В член 13, параграф 3 се добавя следното изречение:

„Когато данните в документацията за одобрение на типа не могат да бъдат поправени съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, отговорният орган по одобряване на типа издава декларация за корекция с коригирани данни и я представя на Комисията и на заинтересованите страни.“

11) В член 14 параграф 2 се заменя със следното:

„2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на приложение I съгласно предвиденото в параграф 1 от настоящия член.“

12) Вмъква се следният член:

„Член 14а

Доклад за напредъка

1. До 31 декември 2025 г. и на всеки две години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно напредъка в постигането на пътна мобилност с нулеви емисии. Чрез доклада се извършват по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на *справедливия* преход, включително чрез финансови средства.

2. В доклада Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г., включително:
- а) напредъка в предлагането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, по-специално в сегмента на леките търговски превозни средства, както и мерките на равнището на Съюза, на държавите членки и на местно ниво за улесняване на прехода на държавите членки към леки превозни средства с нулеви емисии;*
 - б) напредъка по отношение на енергийната ефективност и достъпността на превозните средства с нулеви и ниски емисии;*
 - в) въздействието върху потребителите, особено върху домакинствата с ниски и средни доходи, включително върху цените на електроенергията;*
 - г) анализа на пазара на употребявани превозни средства;*
 - д) потенциалния принос за намалението на емисиите на CO₂ на допълнителните мерки, насочени към намаление на средната възраст, а оттам и на емисиите от парка на леките превозни средства, като например мерки за подпомагане на постепенното извеждане от употреба на по-старите превозни средства по социално справедлив и екологосъобразен начин;*

- е) въздействието върху заетостта в автомобилния отрасъл, особено върху микро-, малките и средните предприятия (МСП), и ефективността на мерките за подкрепа на преквалификацията и повишаването на квалификацията на работната сила;*
- ж) ефективността на съществуващите финансови мерки и необходимостта от по-нататъшни действия, включително подходящи финансови мерки, на равнището на Съюза, на държавите членки или на местно ниво, за да се гарантира справедлив преход и да се смекчат евентуалните отрицателни социално-икономически последици, по-специално в най-засегнатите региони и общности;*
- з) напредъка в социалния диалог, както и аспектите, свързани с допълнителното улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии;*
- и) напредъка в разгръщането на публична и частна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, включително напредъка съгласно регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и преработения текст на Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*;*

- й) потенциалния принос на иновационните технологии и устойчивите алтернативни горива, *включително синтетичните горива*, за постигане на климатично неутрална мобилност;
 - к) *емисиите през целия жизнен цикъл от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, пуснати на пазара, докладвани в съответствие с член 7а;*
 - л) въздействието на *настоящия регламент върху постигането на целите на държавите членки съгласно Регламент (ЕС) 2018/842 и преработения текст на Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета**.*
3. *В деня на представяне на първия доклад за напредъка, посочен в параграф 1, Комисията, в сътрудничество с държавите членки и всички съответни заинтересовани страни, представя на Европейския парламент и на Съвета също и доклад, който включва анализ с цел да бъдат установени всички пропуски във финансирането за гарантиране на справедлив преход във веригата за доставки на автомобилната промишленост, и в който се обръща специално внимание на МСП и регионите, които са най-силно засегнати от прехода. По целесъобразност докладът се придружава от предложения за подходящи финансови мерки за посрещане на установените нужди.*

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

** *Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).“*

13) Член 15 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. През **2026 г.** Комисията извършва преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент, като се опира на *двугодишните доклади*, и представя на Европейския парламент и Съвета доклад за резултатите от прегледа. *Комисията оценява по-специално напредъка, постигнат съгласно настоящия регламент, към постигането на целите за намаление на емисиите, определени в член 1, параграф 5а, като взема предвид технологичното развитие, включително по отношение на хибридните технологии с възможност за включване в електрическата мрежа, и че е важно преходът към пътна мобилност с нулеви емисии да бъде икономически жизнеспособен и социално справедлив. Въз основа на тази оценка Комисията оценява необходимостта от преразглеждане на целите, определени в член 1, параграф 5а. Комисията оценява и въздействието от установяването на минимални прагове на енергийна ефективност за новите леки пътнически автомобили и леките търговски превозни средства с нулеви емисии, пускани на пазара на Съюза.*

Ако е целесъобразно, докладът се придружава от предложение за изменение на настоящия регламент.“;

б) параграфи 2 – 5 се заличават;

в) параграф 6 се заменя със следното:

„6. До 31 декември 2024 г. Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО, като взема предвид необходимостта на потребителите да бъде предоставяна точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво и енергия, емисиите на CO₂ и емисиите на замърсители на въздуха от новите леки пътнически автомобили, пускани на пазара, включително при реални условия, и прави оценка на възможностите за въвеждане на етикет за разхода на гориво и за емисиите на CO₂ за новите леки търговски превозни средства.

Когато е целесъобразно, прегледът се придружава от законодателно предложение.“;

г) добавя се следният параграф:

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

- 14) Член 17 се изменя, както следва:
- а) в параграф 2 препратката към „член 7, параграф 8, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграф 8“ се заменя с „член 7, параграф 8, член 7а, параграф 2, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграфи 8 и 9“;
 - б) в параграф 3 препратката към „член 7, параграф 8, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграф 8“ се заменя с „член 7, параграф 8, член 7а, параграф 2, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграфи 8 и 9“;
 - в) в параграф 6 препратката към „член 7, параграф 8, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграф 8“ се заменя с „член 7, параграф 8, член 7а, параграф 2, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграфи 8 и 9“
- 15) Приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

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

Съставено в ... на ...

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

1) Част А се изменя, както следва:

а) в точка 6.1 заглавието се заменя със следното:

„Цели за автомобилния парк на целия ЕС от 2025 г. нататък“;

б) в точка 6.1.2 заглавието се заменя със следното:

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

в) добавя се следната точка:

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

$$\text{EU fleet-wide target}_{2035} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2035})$$

където:

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

$\text{reduction factor}_{2035}$ е съгласно определеното в член 1, параграф 5а, буква а).“;

г) в точка 6.2 заглавието се заменя със следното:

„Еталонни цели за специфичните емисии“;

д) точка 6.2.2 се заличава;

е) точка 6.3 се заменя със следното:

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

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

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

където:

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

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

където:

у е делът на превозните средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили на производителя, изчислен като общия брой нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всяко такова превозно средство се брои като $ZLEV_{\text{specific}}$ в съответствие с формулата по-долу, разделен на общия брой нови леки пътнически автомобили, регистрирани през съответната календарна година:

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

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

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

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

х е 25% за годините от 2025 до 2029 г.

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

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

където:

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

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

където:

a_{2021} е съгласно определеното в точка 6.2.1;

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

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.

6.3.3. Цели за специфичните емисии от 2035 г. нататък

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

където:

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

$$a_{2035} \text{ е } \frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2035}}{average\ emissions_{2021}}$$

където:

a_{2021} е съгласно определеното в точка 6.2.1;

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

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.

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

2) Част Б се изменя, както следва:

а) в точка 6.1 заглавието се заменя със следното:

„Цели за автомобилния парк на целия ЕС от 2025 г. нататък“;

б) в точка 6.1.2 заглавието се заменя със следното:

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

в) добавя се следната точка:

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

$$\text{EU fleet-wide target}_{2035} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2035})$$

където:

$\text{EU fleet-wide target}_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.0;

$\text{reduction factor}_{2035}$ е съгласно определеното в член 1, параграф 5а, буква б).“;

г) точка 6.2.2 се заменя със следното:

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

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

където:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2030}$ е стойност, определена в съответствие с точка **6.1.2**;

α е α_{2030} , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM_0 , и α_{2021} , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 ;

където:

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

■

α_{2021} е съгласно определеното в точка **6.2.1**;

$average \text{ emissions}_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.“;

д) добавя се следната точка:

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

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

където:

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

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

където:

$a_{2035,L}$ е $\frac{EU \text{ fleet-wide target}}{\text{average emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ е $\frac{EU \text{ fleet-wide target}}{EU \text{ fleet-wide target}}$

$\text{average emissions}_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.“;

е) *точка 6.3 се заменя със следното:*

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

6.3.1. Цели за специфичните емисии за периода 2025 – 2029 г.

Цел за специфичните емисии = (еталонна цел за специфичните емисии – ($\theta_{targets}$ – EU fleet-wide target₂₀₂₅)) · ZLEV коефициент

където:

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

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

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

където:

у е дялът на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк от нови леки търговски превозни средства на производителя, изчислен като общия брой нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всяко от тях се брои като $ZLEV_{specific}$ в съответствие с формулата по-долу, разделен на общия брой нови леки търговски превозни средства, регистрирани през съответната календарна година:

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

х е 17% за периода 2025 – 2029 г.

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

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии – (ϕ_{targets} – EU fleet-wide target₂₀₃₀)

където:

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

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

EU fleet-wide target₂₀₃₀ е съгласно определеното в точка 6.1.2.

6.3.3. Цели за специфичните емисии от 2035 г. нататък

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии – ($\varnothing_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₃₅)

където:

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

$\varnothing_{\text{targets}}$ е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички еталонни цели за специфичните емисии, определени в съответствие с точка 6.2.3;

EU fleet-wide target₂₀₃₅ е съгласно определеното в точка 6.1.3.⁶⁶.