



**A7-0151/2013**

29.4.2013

**\*\*\*I**  
**ДОКЛАД**

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.  
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Томас Улмер

Докладчик по становище(\*):  
Фиона Хол, Комисия по промишленост, изследвания и енергетика

(\*) Процедура с асоциирани комисии – Член 50 от Правилника за дейността

***Легенда на използваните знаци***

- \* Процедура на консултация
- \*\*\* Процедура на одобрение
- \*\*\*I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- \*\*\*II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- \*\*\*III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

***Изменения към проект на акт***

Измененията към проекта на акт, внесени от Парламента, се обозначават в ***получер курсив***. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните технически служби и се отнася до частите от проекта на акт, за които е предложено изменение с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в текста на даден език). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

Антетката на всяко изменение към съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, съдържа трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и засегнатата разпоредба от него. Възпроизведените части от разпоредба на съществуващ акт, която Парламентът желае да измени, но която остава непроменена в проекта на акт, се отбелязват с **получер** шрифт. Евантуални заличавания, които засягат такива части от текста се обозначават по следния начин: [...].

## СЪДЪРЖАНИЕ

	<b>Страница</b>
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ .....	34
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА .....	35
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ.....	59
ПРОЦЕДУРА.....	80
(*) Процедура с асоциирани комисии – Член 50 от Правилника за дейността	



## ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (COM(2012)0393),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0184/2012),
  - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
  - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 12 декември 2012 г.<sup>1</sup>,
  - след консултация с Комитета на регионите,
  - като взе предвид член 55 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, както и становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и комисията по транспорт и туризъм (A7-0151/2013),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;
  3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

---

<sup>1</sup> ОВ С 44, 15.2.2013 г., стр.109.

## Изменение 1

### Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(1а) По-нататъшното развитие на световния пазар за напреднали технологии, целящо подобряване на ефективността на леките пътнически автомобили, е в съответствие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“ съгласно стратегията „Европа 2020“, която подкрепя преминаването към икономика с ефективно използване на ресурсите и ниски нива на въглеродни емисии с цел постигане на устойчив растеж. С цел допълнително да се стимулират иновациите в тази област в настоящия регламент следва да се определи дългосрочна цел за 2025 г.***

#### *Обосновка*

*Изчислено е, че поради необходимостта да се произвеждат превозни средства с по-ефективен разход на гориво в ЕС до 2030 г. ще бъдат създадени 110 000 нови работни места, по-специално в сферата на химическата промишленост и електрониката (McKinsey). Целта от 70 g/km през 2025 г. ще гарантира, че инвестициите в алтернативно силово предаване ще продължават, като ще създадат допълнителни високотехнологични работни места в Европа.*

## Изменение 2

### Предложение за регламент Съображение 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 95 g CO<sub>2</sub>/km емисиите

(2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 95 g CO<sub>2</sub>/km емисиите

на CO<sub>2</sub> следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства<sup>10</sup>, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии.

на CO<sub>2</sub> следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства<sup>10</sup>, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии. ***Въпреки това проведените от Комисията изследвания сочат, че процедурите за изпитване, използвани за измерване на емисиите на CO<sub>2</sub> съгласно този регламент, не са попречили на производителите да се възползват от възможностите за гъвкавост, което доведе до твърдения за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, които не се дължат на технологични подобрения и не могат да бъдат постигнати при движение в реални условия. Затова Регламент (ЕО) № 715/2007 – Нов европейски автомобилен цикъл (NEDC), следва неотложно да бъде преразгледан, за да се гарантира, че процедурите за изпитване отразяват адекватно действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. Като следваща стъпка в законодателството на Съюза следва да бъде интегрирана във възможно най-кратки срокове след изготвянето ѝ световната процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства (WLTP), която понастоящем се разработва в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН.***

### Изменение 3

#### Предложение за регламент Съображение 2 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(2а) Високите и непрестанно увеличаващи се цени на изкопаемите горива, и по-специално цените на нефта, са заплаха за икономическото възстановяване, енергийната сигурност и ценовата достъпност на енергията в Европа. Нефтените кризи могат да доведат до дълбоки рецесии, намаляване на конкурентоспособността и повишаване на безработицата. Следователно от първостепенно значение е намаляването на зависимостта на Съюза от нефта, наред с другото, приоритетно чрез увеличаване на ефективността и устойчивостта на новите леки пътнически и търговски автомобили.***

### Изменение 4

#### Предложение за регламент Съображение 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(3) Предвид високите разходи за изследвания и развитие, както и за производство на единица продукция на ранните поколения превозни средства с много ниски емисии на въглерод, е целесъобразно като временна мярка и в ограничена степен да се ускори и улесни процесът по въвеждането им на пазара на Съюза в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.

(3) Предвид високите разходи за изследвания и развитие, както и за производство на единица продукция на ранните поколения превозни средства с много ниски емисии на въглерод, е целесъобразно като временна мярка и в ограничена степен да се ускори и улесни процесът по въвеждането им на пазара на Съюза в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.

***Комисията, държавите членки и регионалните и местни органи следва да работят за установяване и разпространяване на най-добрите***



**практики за стимулиране на търсенето на автомобили с много ниски емисии на CO<sub>2</sub>, така че стабилният растеж на продажбите в някои европейски държави да стане факт във всички държави членки.**

## **Изменение 5**

### **Предложение за регламент Съображение 3 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(3а) За да се ускори възприемането на пазара на превозни средства с много ниски емисии на CO<sub>2</sub> или електромобили, е необходимо в целия Съюз да се изгради адекватна инфраструктура за осигуряване на алтернативни горива и електрическа енергия за превозните средства, която да включва гъста мрежа от пунктове за зареждане на всички подходящи за това места, където голям брой електромобили паркират за продължително време, например буферни паркинги от системата (Park & Ride). Електромобилите следва да се зареждат предимно с ток от излишък на вятърна и слънчева енергия. Наред с това се препоръчва въвеждането в целия Съюз на прехвърляеми табели с регистрационен номер за два автомобила, за да могат да се използват повече електромобили за ежедневно придвижване на къси разстояния.**

#### *Обосновка*

*Има смисъл от електромобилите особено ако те могат да се използват като акумулатори за излишъка от вятърна/слънчева енергия. За целта обаче е необходима съответна инфраструктура. Освен това биха могли да се създадат стимули, като се следва германският/австрийският модел за прехвърляеми регистрационни номера, за закупуване на малък електромобил за (всекидневното) пътуване от дома до*

работното място и обратно, докато за семейни пътувания и занапред може да се използва по-голям автомобил.

## Изменение 6

### Предложение за регламент Съображение 4

*Текст, предложен от Комисията*

(4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от **500** нови леки пътнически автомобили годишно.

*Изменение*

(4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от **1000** нови леки пътнически автомобили годишно.

## Изменение 7

### Предложение за регламент Съображение 6

*Текст, предложен от Комисията*

(6) Процедурата за предоставяне на дерогации на тясноспециализираните производители следва да бъде продължена до 2020 г. При все това с оглед да се гарантира, че усилията за намаляване на емисиите от страна на тясноспециализираните производители са съпоставими с тези на едрите производители, от 2020 г. следва да се прилага цел, която е с 45 % по-ниска в

*Изменение*

(6) Процедурата за предоставяне на дерогации на тясноспециализираните производители следва да бъде продължена до 2020 г. При все това с оглед да се гарантира, че усилията за намаляване на емисиите от страна на тясноспециализираните производители са съпоставими с тези на едрите производители, от 2020 г. следва да се прилага цел, която е с 45 % по-ниска в

сравнение със средните специфични емисии на тясноспециализираните производители през 2007 г.

сравнение със средните специфични емисии на тясноспециализираните производители през 2007 г. **За 2025 г. следва да бъдат установени еквивалентни цели.**

## Изменение 8

### Предложение за регламент Съображение 7

*Текст, предложен от Комисията*

(7) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за това по какъв начин следва да бъде изменен настоящият регламент за периода след 2020 г. Тези ориентировъчни насоки трябва да се основават на оценка на необходимите темпове за намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с оглед на последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO<sub>2</sub> при автомобилите. Поради това е желателно **да се извърши преглед на тези аспекти** и Комисията **да представи доклад, както и ако е целесъобразно, предложения за цели за периода след 2020 г.**

*Изменение*

(7) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за това по какъв начин следва да бъде изменен настоящият регламент за периода след 2020 г. Тези ориентировъчни насоки трябва да се основават на оценка на необходимите темпове за намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с оглед на последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO<sub>2</sub> при автомобилите. Поради това е желателно **в настоящия регламент да се установи цел за 2025 г., която да варира в рамките на 68g CO<sub>2</sub>/km до 78g CO<sub>2</sub>/km средни емисии за новия автомобилен парк, и Комисията да осъществи преглед на условията за постигане на такава цел по разходно ефективен начин, както и по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и който се характеризира със социална справедливост и устойчивост.**

## Изменение 9

### Предложение за регламент Съображение 7 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(7а) Тъй като точната и достоверна информация относно емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво е от съществено значение, за да могат потребителите да направят информиран избор, следва да се обърне най-голямо внимание на предвиждането на тези показатели. Понастоящем реалните емисии от леките автомобили на пътя значително се различават от стойностите, определени при настоящия цикъл на изпитване. Следователно е необходимо бързо разработване на подобрен цикъл на изпитване.*

## Изменение 10

### Предложение за регламент Съображение 7 б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(7б) С цел да бъдат представени действителните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки пътнически автомобили и да бъдат доближени до тяхната реална стойност по време на нормални условия на работа, Европейската комисия трябва да положи усилия да бъде завършена във възможно най-кратък срок новата световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure WLTC/P), което да доведе до нейното приемане на равнището на Съюза до края на 2014 г. и до нейното прилагане от януари 2017 г.*

## Изменение 11

### Предложение за регламент Съображение 7 в (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(7в) Важно е да се определи цел за 2025 г. като признание за дългите периоди за изследвания и разработване, нужни на производителите и за да се осигури на инвеститорите сигурността, от която се нуждаят.***

## Изменение 12

### Предложение за регламент Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(8) В регламента се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази задача се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, но все още не е приключила. С оглед на ***гореизложеното в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008. При промяна на процедурите за изпитване***

(8) В регламента се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази задача се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства ***(WLTP)*** в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, но все още не е приключила. С оглед на ***това и като се имат предвид недостатъците на настоящия цикъл на изпитване, бързо следва да се разработи нов цикъл на изпитване, който да отразява адекватно действителните емисии на автомобилите, като изключва възможностите за различни тълкувания и отклонения между***

граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.

**държавите членки. За да се гарантира, че настоящият регламент осигурява предвиденото намаляване на емисиите, процедурата за изпитване следва, по възможност, да бъде променена не по-късно от 1 януари 2017 г. в WLTP и да бъде включена в правото на Съюза. Освен това Комисията следва да обмисли необходимостта от допълване на процедурата (WLTP) с още разпоредби при интегрирането ѝ в правото на Съюза, така че да се гарантира, че процедурите за изпитване отразяват адекватно емисиите, генерирани при движение в реални условия. . При прилагане на WLTP не по-късно от 2017 г. за целите на настоящия регламент граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства. Ако процедурата WLTP не бъде одобрена до 1 януари 2017 г., Комисията трябва незабавно да пристъпи към промяна на процедурите за измерване в Съюза, определени в Регламент (ЕО) №. 715/2007, с цел да се вземат предвид реалните показатели на превозните средства на пътя по отношение на емисиите на CO2.**

## Изменение 13

### Предложение за регламент Съображение 14

*Текст, предложен от Комисията*

(14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка („Footprint“) и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и

*Изменение*

(14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка („Footprint“) и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и

потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието, **въз основа на която** бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство.

потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието. **Във основа на нея** бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство, **тъй като производителите са планирали спазването до 2020 г. с оглед на запазване на настоящия показател. Независимо от това по-ниските разходи и ползите от отпечатъка като показател за полезност оправдават използването му от 2020 г. нататък. Следователно, за да се гарантира гладък преход към бъдеща промяна от маса към отпечатък, е целесъобразно да се въведе формула въз основа на отпечатъка, която да може да се използва считано от 2020 г. от производителите като алтернатива на формулата въз основа на масата.**

## Изменение 14

### Предложение за регламент Съображение 14 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(14а) Емисиите на парникови газове, свързани с доставките на енергия и производството и депонирането на превозни средства, са значителна част от общия въглероден отпечатък на пътния транспорт понастоящем и е вероятно да станат да придобият значително по-голяма важност в бъдеще. Затова трябва да бъдат предприети политически действия, които да водят производителите към оптимални решения, като отчитат по-конкретно емисиите на парникови газове, свързани с производството на енергия за автомобили, като електричество и алтернативни**

*горива, и като гарантират, че тези емисии нагоре по веригата не накърняват ползите, свързани с по-доброто оперативно използване на енергия от превозните средства, което е целта на настоящия регламент. За тази цел е целесъобразно Комисията да обмисли при бъдещия преглед на настоящия регламент за периода след 2020 г. регулаторен подход, отчитащ емисиите на парникови газове, свързани със зареждането и жизнения цикъл на превозното средство.*

## **Изменение 15**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 1 а (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 1 – параграф 2 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1а) В член 1 след параграф 2 се създава следният параграф:*

*„С настоящия регламент се определя приложима от 2025 г. нататък цел за средни емисии между 68 g CO<sub>2</sub>/km и 78 g CO<sub>2</sub>/km за новия автомобилен парк, измервани в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за изпълнението му, както и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008.“*

## **Изменение 16**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 2**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 2 - параграф 4



*Текст, предложен от Комисията*

4. Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от **500** нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.

## **Изменение 17**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 1 – точка 2 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 3 – параграф 1 – буква е)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

4. Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от **1000** нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.

*Изменение*

***(2а) Член 3, параграф 1, буква е) се заменя със следното:***

***"е) „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub> от даден лек пътнически автомобил, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO<sub>2</sub> в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие. За леките пътнически автомобили, за които няма одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub>, измерени в съответствие със същата процедура за измерване, определена за леки пътнически автомобили в Регламент (ЕО) № 692/2008, или в съответствие с приетите от Комисията процедури за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub> от тези леки пътнически автомобили; за целите на прилагането на настоящата точка, новата световна процедура за***

*изпитване на лекотоварните превозни средства (WLTP) при възможност се прилага от момента на влизане в сила на съответните промени на методите на измерване, посочени в Регламент (ЕО) №715/2007 и Регламент (ЕО) №692/2008, или не по-късно от 1 януари 2017 г.”*

## **Изменение 18**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 1 – точка 3 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

#### **Член 5**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(3а) Член 5 се изменя, както следва:*

**„Член 5**

#### **Облекчения**

**1. При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под 50 g CO<sub>2</sub>/km се счита за:**

- 3,5 леки автомобили за 2012 г.,
- 3,5 леки автомобили за 2013 г.,
- 2,5 леки автомобили за 2014 г.,
- 2,5 леки автомобили за 2015 г.,

**1а. При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под 50 g CO<sub>2</sub>/km се счита за 1,5 леки автомобили за периода 2016—2023 г. при горна граница от 2,5 g CO<sub>2</sub>/km годишно за всеки производител, и за 1 лек автомобил от 2024 г. нататък.**

**1б. Не е възможно прехвърляне на използваните облекчения, изцяло или частично, от една календарна**

*година за следващата.“*

## **Изменение 19**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 4**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 5а

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4) Добавя се следният член 5а:**

**заличава се**

**„Член 5а**

**Облекчения по отношение на целта  
от 95 g CO<sub>2</sub>/km**

**1. При изчисляването на средните  
специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов  
лек пътнически автомобил със  
специфични емисии на CO<sub>2</sub> под 35 g  
CO<sub>2</sub>/km се счита за 1,3 леки  
автомобила за периода 2020 — 2023 г.  
и за 1 лек автомобил от 2024 г.  
нататък.**

**2. Максималният брой нови леки  
пътнически автомобили, които се  
взема предвид, когато за периода  
2020 — 2023 г. се прилагат  
посочените в параграф 1  
коефициенти, не може да превишава  
общо 20 000 нови регистрации на леки  
пътнически автомобили за един  
производител.“**

## **Изменение 20**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 4 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 – параграф 4 – алинея 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4а) В член 8, параграф 4, третата**

*алинея се заменя със следното:*

**„Регистърът и уведомлението са достъпни за обществеността. Информацията, записвана от всяка държава членка съгласно параграф 1, също е обществено достъпна, независимо от това дали тя е включена в регистъра.“**

#### *Обосновка*

*Процесът на мониторинг и отчитане е от съществено значение за определяне на съответствието с целите за емисиите. Обществеността следва да бъде в състояние да следи и участва в този процес на всеки етап.*

#### **Изменение 21**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 4 б (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 8 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4б) В член 8 се добавя следният параграф:**

**"4а. Когато в резултат от проверката на съответствието на производството държава членка установи в съответствие с член 12, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО, че емисиите на CO<sub>2</sub> за серийно превозно средство се отклоняват с повече от 4% от одобрения тип, отклонението се докладва на Комисията заедно с конкретните данни, посочени в приложение II към настоящия регламент.**

**Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за типа превозно средство, за което е установено отклонението, се коригират по съответен начин при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през следващата календарна година.“**

## Изменение 22

### Предложение за регламент

#### Член 1 – точка 4 в (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 - параграф 4 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4в) В член 8 се добавя следният параграф:**

**"4б. Комисията наблюдава действителните докладвани стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> по тип превозно средство и производител въз основа на най-добрите налични източници на информация и посочва в годишните си мониторингови доклади какви са тези стойности в сравнение със стойностите на одобрението на типа."**

## Изменение 23

### Предложение за регламент

#### Член 1 – точка 4 г (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 – параграф 5 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4з) В член 8, параграф 5, втората алинея се заменя със следното:**

**„Комисията разглежда всички уведомления от производителите и до 31 октомври потвърждава или изменя предварителните изчисления по параграф 4. Уведомленията от производителите и потвържденията или измененията от Комисията съгласно този параграф, както и уведомленията от Комисията съгласно параграф 6, са обществено**

достъпни.“

#### Обосновка

Процесът на мониторинг и отчитане е от съществено значение за определяне на съответствието с целите за емисиите. Обществеността следва да бъде в състояние да следи и участва в този процес на всеки етап.

#### Изменение 24

##### Предложение за регламент

##### Член 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 – параграф 9 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

9. Комисията **приема с актове за изпълнение подробни правила** относно процедурите за мониторинга и отчитането на данни по настоящия член и за прилагането на приложение II. **Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.**

*Изменение*

9. Комисията **се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 14а** относно процедурите за мониторинга и отчитането на данни по настоящия член и прилагането на приложение II.

#### Изменение 25

##### Предложение за регламент

##### Член 1 – точка 6

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 9 - параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Комисията **приема с актове за изпълнение подробни условия** за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1. **Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.**

*Изменение*

3. Комисията **се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 14а** относно **условията** за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1.

## Изменение 26

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 8 а (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 12 - параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(8а) В член 12 параграф 1 се заменя със следния текст:**

**„При заявление в тази връзка от доставчик или производител се взема предвид намалението на емисиите CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („иновативни технологични пакети“).**

***Тези технологии трябва да бъдат взети под внимание само ако методологията, чрез която те се оценяват, е в състояние да предостави проверими, възпроизводими и съпоставими резултати.***

**Общият принос на тези технологии за намаляване на целта за специфични емисии на производител може да бъде до 7 g CO<sub>2</sub>/km.**

***Този принос ще бъде предоставен на всеки отделен производител, пропорционално на процента автомобили от неговия парк, които са оборудвани с тези иновативни технологии.“***

## Изменение 27

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 9**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 12 – параграф 2 – първо изречение

*Текст, предложен от Комисията*

Комисията приема с актове за изпълнение подробни разпоредби за процедура за одобряване на иновативни технологии по параграф 1. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

*Изменение*

Комисията приема с актове за изпълнение подробни разпоредби за процедура за одобряване на иновативни технологии **или иновативни технологични пакети** по параграф 1. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

## Изменение 28

### Предложение за регламент

#### Член 1 – точка 9 а (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 12 - параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(9а) В член 12 параграф 3 се заменя със следния текст:***

**”3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряването на дадена мярка като иновативна технология *или иновативен технологичен пакет*, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим и сертифициран орган. В случай на възможно взаимодействие между тази мярка и друга вече одобрена новаторска технология *или друг иновативен технологичен пакет*, докладът посочва това взаимодействие, а докладът от проверката дава оценка на степента, до която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.”**



## Изменение 29

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 9 б (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 12 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9б) В член 12 се добавя следният параграф:**

**„4а. Един път годишно Комисията представя пред Европейския парламент и Съвета доклад относно одобрени или отхвърлени иновативни технологии и иновативни технологични пакети.“**

## Изменение 30

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 9 в (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 12 - параграф 4 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9в) В член 12 се добавя следният параграф:**

**„4б. До 31 декември 2013 г. Комисията извършва преглед на разпоредбите за прилагане на иновативните технологии или иновативните технологични пакети, посочени в настоящия член, с цел опростяване на процедурите за подаване на заявления и за одобрение, ако е целесъобразно.“**

## Изменение 31

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 10 – буква -а) (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 – параграф 2 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*-а) в параграф 2 първата алинея се заменя със следното:*

**"2. До 31 октомври 2020 г., а след това веднъж на всеки три години, се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригират стойностите на  $M_0$  и  $F_0$ , посочени в него, в зависимост от средната маса или отпечатък на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години."**

## **Изменение 32**

**Предложение за регламент  
Член 1 – точка 10 – буква б)  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 - параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

**б) В параграф 3 втората алинея се заличава.**

*Изменение*

**б) параграф 3 се заменя със следното:**

**"3. От 2012 г. Комисията извършва оценка на въздействието, за да преразгледа до 2014 г., както е предвидено в член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, процедурите за измерване на емисиите на  $CO_2$ , посочени в споменатия регламент, с цел прилагане при възможност на WLTP като преразгледана процедура за измерване не по-късно от 2017 г. По-конкретно Комисията представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват адекватно действителните резултати на леките автомобили по отношение на емисиите на  $CO_2$  и да включват одобрените иновативни технологии съгласно определението на член 12,**

които биха могли да бъдат отразени в цикъла на изпитване. Комисията гарантира, че впоследствие тези процедури се преразглеждат редовно.“

### Изменение 33

#### Предложение за регламент

Член 1 – точка 10 – буква б а) (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 13 – параграф 3 – алинея 1 а) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ба) в параграф 3 се добавя следната алинея:*

*„С оглед да се гарантира, че действителните емисии в световен мащаб са отразени по подходящ начин и измерените стойности на CO<sub>2</sub> са точно съпоставими, Комисията гарантира, в съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, че елементите в процедурата за изпитване, които имат съществено въздействие върху измерените емисии на CO<sub>2</sub>, са точно определени с цел предотвратяване на използването на възможностите за гъвкавост на цикъла на изпитване от страна на производителите.*

*Когато се допуска промяна в някои от факторите в рамките на цялостната процедура на изпитване, които влияят на измерените емисии на CO<sub>2</sub>, Комисията гарантира, че тя включва изчисляване на корекцията за всяка от тези променливи в процедурите за изпитване, които се използват, за да се коригират измерените стойности, така че да се компенсира промяната във факторите и по този начин да се*

*нормализират измерените емисии.“*

#### **Изменение 34**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 10 – буква б б) (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

**Член 13 – параграф 3 – алинея 1 б) (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*бб) в параграф 3 се добавя следната алинея:*

*„С цел да се провери, че емисиите от CO<sub>2</sub> на серийно произвежданите превозни средства съответстват на стойностите на одобрения тип, се гарантира, че стойностите на челното аеродинамично съпротивление и на съпротивлението при търкаляне са получени от превозното средство, за което се проверява съответствието на серийното производство.“*

*Обосновка*

*Данните от експерименти показват, че често не е възможно да се повторят стойностите от първоначалното изпитване при движение по инерция при серийен автомобил. Поради това е изключително важно автомобилът, за който се осъществява проверка на съответствието на производство, да бъде подложен на изпитване при движение по инерция, за да се установят аеродинамичните стойности и стойностите на съпротивление при търкаляне и да се осигурят стойностите, които да се използват за изпитването на динамометъра, което представлява част от изпитването на съответствието на производството.*

#### **Изменение 35**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 10 – буква б в) (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

**Член 13 – параграф 3 – алинея 1 в) (нова)**

**бв) в параграф 3 се добавя следната алинея:**

**„С оглед да се гарантира, че действителните емисии са отразени задоволително и измерените стойности на CO<sub>2</sub> са строго съпоставими, Комисията, в съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, гарантира, че елементите в процедурата за изпитване, които имат съществено влияние върху измерените емисии на CO<sub>2</sub>, са строго определени. С цел да се провери, че емисиите на CO<sub>2</sub> на серийно произвежданите превозни средства съответстват на стойностите на одобрения тип, стойностите на съпротивление, получени от изпитвания при движение по инерция за настройване на динамометъра, са получени от превозното средство, за което се проверява съответствието на серийното производство.“**

#### Обосновка

Широко прието е, че настоящият цикъл на изпитване не отразява точно реалните условия на движение. Поради това информацията, която се предоставя на потребителите, е неточна и подвеждаща. Трябва да се предвидят разпоредби, за да се гарантира, че направените оценки в по-голяма степен отразяват действителните емисии в световен мащаб. Тези разпоредби ще бъдат все още необходими, дори когато се приеме новата процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP).

#### Изменение 36

**Предложение за регламент  
Член 1 – точка 10 – буква в)  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 - параграф 5**

**5. В срок до 31 декември 2014 г.**  
Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, **условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки пътнически автомобили за периода след 2020 г.**

**5. В срок до 1 януари 2017 г.** Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, **посочени в приложение I, както и на дерогациите по член 11, с цел да определи:**

**- условията за достигане, в срок до 2025 г., на цел за средни емисии между 68 g CO<sub>2</sub>/km и 78 g CO<sub>2</sub>/km по разходно ефективен начин, освен ако по-ниска по стойност цел е надлежно обоснована с оглед на използването на технологии с ниски емисии и тяхното навлизане на пазара; както и**

**- аспектите от значение за изпълнението на тази цел, включително таксите за извънредно количество емисии.**

**Въз основа на такъв преглед и на съпътстваща го оценка на въздействието, включваща цялостна оценка на въздействието върху автомобилната промишленост и зависимите от нея промишлени сектори, Комисията - по целесъобразност и в съответствие с обикновената законодателна процедура - представя пред Европейския парламент и Съвета предложение за изменение на настоящия регламент по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и се характеризира със социалната справедливост и устойчивост.**

## **Изменение 37**

**Предложение за регламент  
Член 1 – точка 13  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Приложение I – точка 1 – буква в)**

*Текст, предложен от Комисията*

в) считано от 2020 г.:

Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M<sub>0</sub>)

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

a = 0,0333 % .

*Изменение*

в) считано от 2020 г.:

***Следва да се използва една от следните формули:***

*i) Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M<sub>0</sub>)*

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

a = 0,0333 %;

***ii) специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + b × (F – F<sub>0</sub>)***

където:

***F = отпечатъкът на превозното средство в квадратни метри (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2***

***b = 17,6.***

## **Изменение 38**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 13 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение I – точка 2 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(13а) В приложение I се добавя следната точка:***

***"2а. Производителят прилага един и същ показател за полезност (маса или отпечатък) за целия си автомобилен парк. След като вече е избрал да използва отпечатъка като показател за полезност, въз основа на който да се установява изпълнението на неговата цел за специфични емисии,***

**производителят не може да използва отново масата през следващите години.“**

*Обосновка*

*Ако автомобилната промишленост може да избира показателя за полезност поотделно за всеки тип превозно средство от своя парк, поставената обща цел би била значително занижена. Просто ще бъде избран показател за полезност за всяко превозно средство, за който е необходимо най-малко усилие. Това обаче няма да насърчи намаляването на теглото като обща стратегия.*

**Изменение 39**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 13 б (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение II – част А – точка 1 – буква е а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(13б) В приложение II, част А, точка 1 се добавя следната буква:**

**„ea) максимална нетна мощност (kW);“**

*Обосновка*

*Максималната нетна мощност (kW) е важен параметър, който засяга емисиите на CO<sub>2</sub> на превозното средство, и поради това следва да бъде записван.*

**Изменение 40**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 13 в (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение II – част А – точка 1 – буква е б (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(13в) В приложение II, част А, точка 1 се добавя следната буква:**

**„eb) обем на двигателя (cm<sup>3</sup>).“**



### *Обосновка*

*Обемът на двигателя е важен параметър, който засяга емисиите на CO2 на превозното средство, и поради това следва да бъде записван.*

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Целта на настоящото предложение е да се намалят – още повече, но също така икономически и екологично разумно, емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки автомобили чрез прилагане на модерни концепции за движение.

От 2006 г. важи стойност от 160g CO<sub>2</sub>/km, от 2015 г. – от 130g CO<sub>2</sub>/km и от 2020 г. – от 95g CO<sub>2</sub>/km. Това е много амбициозна стойност. За докладчика е важно постигането на тези цели, въпреки че то представлява най-голямото намаляване за последните години. Наред с това, в предложението си COM(2012) 393 Комисията предложи намаляване на коефициента за изчисляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили от Регламент (ЕС) №. 443/2009 - от  $a = 0,0457$  на  $a = 0,0333$ . Това намаляване представлява допълнително изравняване на правата с 27%, която представлява тежест за производителите на по-големи превозни средства с повече разходи отколкото за производителите на по-малки превозни средства. Тъй като обаче големите превозни средства като цяло са водещи по отношение на технологиите, докладчикът счита за целесъобразно да предложи реалистична система от стимули, която да насърчава развитието и прилагането на нови, по-екологосъобразни концепции за движение. Държавните бюджети на държавите членки не бива да бъдат обременявани от тях, преди всичко не от кръстосано субсидиране. Същевременно той иска да гарантира, че се запазва широк спектър от производители и нови пътнически леки автомобили, за да е възможна лоялната конкуренция между производителите на нови пътнически леки автомобили в бъдеще. Нещо повече, не бива ЕС да си поставя за цел да ограничава правно индивидуалната свобода на избор на превозно средство.

За да се предостави на потребителите възможност за сравнение се измерва разходът на гориво за всеки модел на всеки производител чрез стандартна процедура за проверка, NEFZ (Нов европейски автомобилен цикъл). Понастоящем Комисията и други институции работят над нова процедура, т.нар. WLTP (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure), която следва да замести съществувалия преди цикъл на изпитвания и да бъде въведена в срок до 1 януари 2017 г.

Производителите на нови пътнически леки автомобили и техните доставчици трябва да се насърчат да сертифицират и въвеждат технологии и технологични пакети (екологични иновации), които продължават да намаляват разхода на гориво и пряко свързаните с това емисии на CO<sub>2</sub>. За момента няма признати екологични иновации, тъй като процедурата за проверка е твърде дълга и свързана с много разходи. Поради това докладчикът счита, че е необходим стимул за опростяване на признаването на иновативни технологии или технологични пакети. Както е установено в Регламент (ЕО) № 443/2009, общият принос на тези технологии за намаляване на целите за средните специфични емисии на всеки производител трябва да достига 7g CO<sub>2</sub>/km.

Тъй като все още не може да се предвиди кои алтернативни концепции за двигателни системи ще приемат потребителите не е разумно още през 2014 г. да се прави преразглеждане на разпоредби за периода след 2020 г. Докладчикът стича, че следва да се прави разумна нова оценка на бъдещото състояние на пазара едва след 2017 г.

20.3.2013

## СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА

на вниманието на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Докладчик по становище(\*): Фиона Хол

(\* ) Процедура с асоциирани комисии - член 50 от Правилника за дейността

### КРАТКА ОБОСНОВКА

На 11 юли 2012 г. Комисията представи своето предложение за преглед на Регламент (ЕО) 443/2009, с който се определя рамката за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за новия автомобилен парк до 2020 г. Прегледът допълва необходимите условия, без които целта от 95 gCO<sub>2</sub>/km за втория период до 2020 г. не може да бъде осъществена.

Под „условия“ се имат предвид аспектите на изпълнението, които оказват влияние върху това как се постига целта по отношение на емисиите. Предложението на Комисията оставя повечето условия непроменени със следните изключения:

- за периода 2020 — 2023 г. се въвеждат облекчения за леки автомобили с емисии под 35 gCO<sub>2</sub>/km при коефициент 1,3 в рамките на максимум 20 000 превозни средства за един производител за срока на действие на схемата;
- целта при дерогация за „тясноспециализирано производство“ се актуализира за 2020 г. и производители, които отговарят за по-малко от 500 регистрации на нови леки пътнически автомобили годишно, се освобождават от задължението да определят цел за емисиите на CO<sub>2</sub>;
- екологичните иновации се запазват, ако се използва ревизирана процедура за изпитване.

В допълнение, разпоредбите относно процедурата на комитета се актуализират за привеждането им в съответствие с Договора от Лисабон.

Докладчикът като цяло приветства прегледа на регламента. Като се има предвид, че повечето производители на леки автомобили са в процес на постигане на своите цели за емисии на CO<sub>2</sub> за 2015 г. и 2020 г. във вида, в който те бяха договорени през 2009 г., би било нежелателно на този етап да се внасят значителни промени в условията за постигане на целта за 2020 г. от 95 gCO<sub>2</sub>/km. Остават обаче важни въпроси, които Комисията не разглежда задоволително в своето предложение.

Важна област, пораждаща загриженост, е нарастващата разлика между емисиите при типовото одобрение на превозното средство и действителните емисии от нови леки пътнически автомобили, която според Комисията достига 15–30 %. Несъответствието в голяма степен се дължи на методите, които производителите на леки автомобили използват при измерването на емисиите на CO<sub>2</sub> в съответствие с настоящата процедура на цикъла на изпитване. От решаващо значение е да се вземат мерки по отношение на това несъответствие, не на последно място тъй като намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> оказва пряко въздействие върху икономията на гориво за потребителите и върху намаляването на вноса на нефт.

Следователно докладчикът би желал Комисията да преразгледа до 2014 г. регламентираната процедура на ЕС за изпитване що се отнася до измерването на специфични емисии на CO<sub>2</sub> съгласно Регламент (ЕО) №715/2007 и мерките за прилагането му. До януари 2015 г. Комисията следва да бъде в състояние да осъвремени цикъла на ЕС на изпитване. Това следва да бъде извършено, без значение дали Световната хармонизирана процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН е завършена към този момент, тъй като икономията на гориво е в интерес на европейските потребители, независимо от международния напредък. Новите процедури на Световната процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства след това могат да бъдат включени в рамката на цикъла на ЕС на изпитване, а целите за CO<sub>2</sub> на отделните производители на автомобили могат да бъдат коригирани. Възможността за измерване на екологичните иновации извън цикъла на изпитване не следва да се запази при актуализирането на цикъла на ЕС на изпитване през 2015 г.

Слабост на предложението на Комисията е липсата на визия за периода след 2020 г. Макар и да не е възможно да бъде предвиден точният път, по който ще поемат технологичните подобрения до 2025 г., промишлеността може да се възползва от сигурността на един ясен политически сигнал. Поради това в настоящия регламент следва да бъде определена цел за равнищата на емисиите на CO<sub>2</sub> за 2025 г. Една такава цел ще предостави на промишлеността достатъчно време за реагиране и ще подлежи на преразглеждане, за да се гарантира, че е постижима по справедлив в социално и икономическо отношение начин.

В САЩ вече е определена цел за 2025 г. Целта на САЩ изисква производителите на леки автомобили да намалят наполовина потреблението на гориво за среден автомобил, продаден в периода 2011–2025 г. Тъй като ЕС следва да остане в челните редици на световната надпревара за по-чисти превозни средства, той следва да приеме и едно

също толкова амбициозно темпо на подобрение. Намаляване от 50% спрямо равнищата от 2011 г. би означавало цел от по-малко от 70 gCO<sub>2</sub>/km. Най-новото проучване от 2012 г., проведено от АЕА-Рикардо, стига до заключението, че целта от 70 g CO<sub>2</sub>/km е най-подходящата за 2025 г., като оценява, че целта от 70 g може да бъде постигната с едва 7% превозни средства със свръхниски емисии и около 20% хибриди.

Целта от 70 gCO<sub>2</sub>/km през 2025 г. ще гарантира, че инвестициите в разработването на алтернативно силово предаване ще продължават и ще се създава допълнителен растеж и високотехнологични работни места в Европа. МакКинзи изчисляват, че до 2030 г. ще бъдат създадени 110 000 нови работни места в производството и научноизследователската и развойна дейност на ЕС, благодарение на необходимостта да се произвеждат превозни средства с по-нисък разход на гориво. Комисията признава достоинства на използването на отпечатъка вместо масата като показател за полезност и би било целесъобразно промяната към показателя отпечатък да се извърши за целта за 2025 г. и да се позволи на производителите да избират между измервателните единици маса и отпечатък в периода 2015–2020 г.

Накрая, докладчикът предлага да бъде изменен членът, отнасящ се до облекченията. Слабост на облекченията е, че докато те насърчават производителите на автомобили да произвеждат повече превозни средства със свръхниски емисии, те същевременно им позволяват да продават по-замърсяващи автомобили, като по този начин отслабват целта за емисиите на CO<sub>2</sub>. Вместо това докладчикът предлага въвеждането на гъвкав мандат, подобен на мандата за превозни средства с ниски емисии на въглерод в Калифорния. Това ще ускори разработването и внедряването на алтернативно силово предаване, като електрически батерии и горивни клетки, и ще гарантира извършването на подходящи инвестиции в технологии със свръхниски емисии. Ще осигури стимули за пионерите в тази област чрез понижаване на средните им цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за 2025 г., като в същото време се гарантира, че производителите, които предпочетат да не допринасят за ранното внедряване на превозни средства със свръхниски емисии, ще въведат допълнителни подобрения в конвенционалния си автомобилен парк след 2020 г.

Изисква се работа от страна на Комисията, държавите членки и регионалните и местните органи за определяне и разпространяване на най-добрите практики в областта на стимулирането на търсенето на превозни средства със свръхниски емисии, така че стабилният ръст на продажбите в някои европейски държави да бъде повторен във всички държави членки.

## **ИЗМЕНЕНИЯ**

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

## Изменение 1

### Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(1а) Ако целите се променят твърде често, се създава несигурност за автомобилната промишленост и се засяга конкурентоспособността ѝ в световен план.***

## Изменение 2

### Предложение за регламент Съображение 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 95gCO<sub>2</sub>/km емисиите на CO<sub>2</sub> следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии.

(2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 95gCO<sub>2</sub>/km емисиите на CO<sub>2</sub> следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии.

***Изследвания, проведени от Комисията, обаче показват, че процедурите за изпитване, използвани за измерване на емисиите на CO<sub>2</sub> съгласно този регламент не са предотвратили увеличената употреба от страна на производителите на възможностите за гъвкавост, което е довело до твърдения за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, които не се дължат на***

*технологични подобрения и не могат да бъдат постигнати в реални условия при движението по пътищата. Поради това Регламент (ЕО) № 715/2007 следва спешно да бъде преразгледан, за да се гарантира, че процедурите за изпитване отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>.*

### **Изменение 3**

#### **Предложение за регламент Съображение 2 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(2а) Високите и непрестанно увеличаващи се цени на изкопаемите горива, и по-специално цените на нефта, са заплаха за икономическото възстановяване, енергийната сигурност и ценовата достъпност на енергията в Европа. Нефтените кризи могат да доведат до дълбоки рецесии, намаляване на конкурентоспособността и нарастване на безработицата. Следователно е от първостепенно значение да бъде намалена зависимостта ни от нефта, наред с другото, чрез увеличаване на ефективността и устойчивостта на новите леки пътнически автомобили и микробуси.*

### **Изменение 4**

#### **Предложение за регламент Съображение 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(3) Предвид високите разходи за изследвания и развитие, както и за

(3) Предвид високите разходи за изследвания и развитие, както и за

производство на единица продукция на ранните поколения превозни средства с много ниски емисии на въглерод, е целесъобразно като временна мярка и в ограничена степен да се ускори и улесни процесът по въвеждането им на пазара на Съюза в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.

производство на единица продукция на ранните поколения превозни средства с много ниски емисии на въглерод, е целесъобразно като временна мярка и в ограничена степен да се ускори и улесни процесът по въвеждането им на пазара на Съюза в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.

***Комисията, държавите членки и регионалните и местните органи следва да работят за определяне и разпространяване на най-добрите практики за стимулиране на търсенето на превозни средства със свръхниски емисии, така че стабилният ръст на продажбите в някои европейски държави да бъде повторен във всички държави членки.***

## Изменение 5

### Предложение за регламент Съображение 4

*Текст, предложен от Комисията*

(4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от **500** нови леки пътнически *автомобили* годишно.

*Изменение*

(4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от **1000** нови леки пътнически *автомобила* годишно.



## Обосновка

Производителите на малки количества превозни средства подаваха заявления за дерогации по сложна процедура, изискваща значителни ресурси, също и за Комисията. Оценката на въздействието на Комисията посочва, че тези производители имат незначително въздействие върху климата. В допълнение, прагът от 500 леки автомобили пречи на икономическото развитие на тези малки дружества, които е вероятно да бъдат финансово жизнеспособни, ако произвеждат до 1000 автомобили, особено в контекста на икономическата криза.

### Изменение 6

#### Предложение за регламент Съображение 7

*Текст, предложен от Комисията*

(7) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за **това по какъв начин следва да бъде изменен настоящият регламент** за периода след 2020 г. **Тези ориентировъчни насоки трябва да се основават на оценка на** необходимите темпове за намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и **с оглед на последиците за** развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO<sub>2</sub> при автомобилите. Поради това е желателно **да се извърши преглед на тези аспекти и** Комисията да представи доклад, **както и, ако е целесъобразно, предложения за цели за периода след 2020 г.**

*Изменение*

(7) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за периода след 2020 г. **Това следва да се направи чрез определяне на цел за 2025 г. Тази цел следва да се основава** на необходимите темпове за намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и **да укрепва** развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO<sub>2</sub> при автомобилите. Поради това е желателно Комисията да представи доклад **и да предложи цели, които са в съответствие с икономически ефективния път за постигане на дългосрочните цели на Съюза в областта на климата за 2050 г. и които гарантират продължаване на водещата роля на Европейския съюз по отношение на икономията на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub>. Докладът следва да отчита емисиите на CO<sub>2</sub> през целия жизнен цикъл на леките автомобили (включително производство и изваждане от употреба).**

## Изменение 7

### Предложение за регламент Съображение 7 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(7а) Важно е да се определи цел за 2025 г. като признание за дългите периоди за изследвания и разработване, необходими на производителите, и за да се гарантира на инвеститорите сигурността, от която се нуждаят.***

## Изменение 8

### Предложение за регламент Съображение 7 б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(7б) Тъй като точната и достоверна информация за емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво, които са пряко свързани, е от съществено значение за потребителите, за да направят информиран избор, следва да се обърне най-голямо внимание на предвиждането на тези показатели. Понастоящем обаче действителните емисии от леки автомобили и микробуси на пътя значително се различават от стойностите, определени при настоящия цикъл на изпитване. Следователно е необходимо бързо разработване на подобрен цикъл на изпитване.***

## Изменение 9

### Предложение за регламент Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

(8) В **регламента** се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. **Тази задача** се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, но все още не е приключила. С оглед на гореизложеното в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008. **При промяна на процедурите за изпитване** граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.

*Изменение*

(8) В **Регламент (ЕО) № 443/2009** се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. **Настоящото прилагане на регулираната процедура на Съюза за измерване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> води до отчитането на по-ниски равнища на емисиите, отколкото превозните средства действително отделят в пътна обстановка. Следователно се налага незабавно да бъдат изменени процедурите за измерване, посочени в Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, както и в мерките за прилагането му.**

**Понастоящем** се осъществява **преглед на процедурите за изпитване** чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства (**WLTP**) в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, но все още не е приключила. С оглед на гореизложеното **и като се вземе предвид, че съществуващият цикъл на изпитване не отразява в достатъчна степен действителните емисии на леките автомобили и микробусите при движение по**

**пътищата, от ключово значение е бързото разработване на подобрен цикъл на изпитване. С цел на производителите да се даде възможност да планират в условия на пълна информираност за разпоредбите, те ще трябва да спазват съществуващата процедура за изпитване, докато тя бъде заменена от WLTP. Когато настоящите процедури за изпитване, определени в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009, с които се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008, бъдат изменени, граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.**

## Изменение 10

### Предложение за регламент Съображение 12

*Текст, предложен от Комисията*

(12) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде делегирано на Комисията с цел да се допълнят правилата за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, да се изменят изискванията относно данните за целите на мониторинга на емисиите на CO<sub>2</sub> и да се адаптират формулите за изчисляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> в приложение I съобразно промените в стойността на масата на превозното средство и регламентираната процедура

*Изменение*

(12) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде делегирано на Комисията с цел да се допълнят правилата за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, да се изменят изискванията относно данните за целите на мониторинга на емисиите на CO<sub>2</sub> и да се адаптират формулите за изчисляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> в приложение I съобразно промените в стойността на масата на превозното средство и регламентираната процедура

за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, **посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007**. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

## Изменение 11

### Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(12а) Целесъобразно е да се оцени необходимостта от преминаване от цели за емисии на CO<sub>2</sub> към заместването им с цели за ефективност на горивата, тъй като целите за емисии на CO<sub>2</sub> не отчитат вредните емисии от съвременните двигатели с вътрешно горене. Комисията следователно се призовава да представи доклад по този въпрос.***

## Изменение 12

### Предложение за регламент Съображение 14

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието,

(14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I **към Регламент (ЕО) № 443/2009**. Тези данни са налице и потенциалното им използване бе

въз основа на **която** бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство.

разгледано в оценката на въздействието. Въз основа на **тази оценка** бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство, **тъй като промяна в показателя за полезност няма да отговаря на целта за сигурност на планирането, защото производителите вече за започнали спазването до 2020 г. въз основа на запазването на настоящия показател. Въпреки това, като се вземе предвид по-ниската стойност и основанията за промяна в посока използване на отпечатъка като показател за полезност, отпечатъкът може да се използва като показател за полезност за целта за 2025 г., като на производителите се даде възможност да използват отпечатъка от 2020 г.**

## Изменение 13

### Предложение за регламент

#### Член 1 – точка 1

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 1 - параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за средни емисии от 95 g CO<sub>2</sub>/km за новия автомобилен парк, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008 и **мерките за прилагането му, както и чрез иновативни технологии.**

*Изменение*

С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за средни емисии от 95 g CO<sub>2</sub>/km за новия автомобилен парк, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение **III и XII** към Регламент (ЕО) № 692/2008, **ECE R83-06 и ECE R101 във всеки случай, както е валидно на ...**<sup>+</sup>.

---

**+ ОВ: Моля да въведете датата на приемане на настоящия регламент.**

## Обосновка

*Версията на настоящия Регламент Евро 6 (NEDC/ECE R83 и ECE R101) следва да бъде актуализирана, за да се гарантира същото равнище на строгост на целите, определени понастоящем, независимо от предвижданите промени в процедурите и цикъла като такива.*

### Изменение 14

#### Предложение за регламент

##### Член 1 – точка 2

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 2 - параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от **500** нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.“

*Изменение*

4. Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от **1000** нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.“

## Обосновка

*Производителите на малки количества превозни средства подаваха заявления за дерогации по сложна процедура, изискваща значителни ресурси, също и за Комисията. Оценката на въздействието на Комисията посочва, че тези производители имат незначително въздействие върху климата. В допълнение, прагът от 500 леки автомобили пречи на икономическото развитие на тези малки дружества, които е вероятно да бъдат финансово жизнеспособни, ако произвеждат до 1000 автомобили, особено в контекста на икономическата криза.*

### Изменение 15

#### Предложение за регламент

##### Член 1 – точка 2 а (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 3 – параграф 1 – буква е)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(2а) Буква е) от член 3, параграф 1 се*

*заменя със следното:*

„е) „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub> от даден лек пътнически автомобил, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като масата на CO<sub>2</sub> в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие. За леките пътнически автомобили, за които няма одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на CO<sub>2</sub>, измерени в съответствие с процедура за измерване като определената за леки пътнически автомобили в Регламент (ЕО) № 692/2008, или в съответствие с приетите от Комисията процедури за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub> от тези леки пътнически автомобили; *за целите на настоящия регламент всички изменения, приети към Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008, както и към стандартите ECE R 83 и R 101, които се приемат за основа и които влизат в сила от 1 януари 2013 г., влизат в сила, като се прилагат само от 1 януари 2021 г.*“

## Изменение 16

### Предложение за регламент

#### Член 1 – точка 4

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 5 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

1. При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под **35 g CO<sub>2</sub>/km** се счита за **1,3** леки автомобила за периода **2020—2023 г.** и за 1 лек автомобил от 2024 г. нататък.

*Изменение*

1. При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под **50 g CO<sub>2</sub>/km** се счита за **1,5** леки автомобила за периода **2016—2023 г.** и за 1 лек автомобил от 2024 г. нататък.



*2. Максималният брой нови леки пътнически автомобили, който се взема предвид, когато за периода 2020 — 2023 г. се прилагат посочените в параграф 1 коефициенти, не може да превишава общо 20 000 нови регистрации на леки пътнически автомобили за един производител.*

*2. Увеличението на целта за емисиите на всеки производител, получено от изчислението на облекченията, се ограничава до 2,5 g CO<sub>2</sub>/km годишно.*

## Изменение 17

Предложение за регламент  
Член 1 – точка 4 а (нова)  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 6

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(4а) Член 6 се заменя със следното:*

**„За целите на определянето на спазването от страна на производителя на неговата цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в член 4, целите за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на всяко превозно средство [...], което може да използва алтернативни горива в съответствие със стандартите на ЕС, се намаляват с 5% до 31 декември 2015 г., с оглед на по-големия потенциал за иновативни технологии за гориво и намаляване на емисиите [...] при работа на биогорива. Посоченото намаление се прилага само в случаите, когато най-малко 30 % от бензиностанциите в държавата членка, в която превозното средство е регистрирано, предлагат този вид алтернативно гориво, включително биогорива, при спазване на критериите за устойчивост, определени в съответното законодателство на Съюза.“**

Обосновка

Бонусът от 5 % намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> следва да се прилага не само за биоетанол, а за всички алтернативни горива, включително биодизел.

**Изменение 18**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 4 б (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4б) В член 8 се добавя следният параграф:**

**„4а. Когато в резултат от проверката на съответствието на производството държава членка установи в съответствие с член 12, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО, че емисиите на CO<sub>2</sub> за серийно произвеждано превозно средство се отклоняват с повече от 4% от одобрения тип, отклонението се докладва на Комисията заедно с конкретните данни, посочени в приложение II към настоящия регламент.**

**Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за типа превозно средство, за което е установено отклонение, се коригират по съответен начин при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през следващата календарна година.“**

**Изменение 19**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 9**

2009/443/ЕС

Член 12 – параграф 2 – първо изречение

*Текст, предложен от Комисията*

Комисията приема с актове за изпълнение подробни разпоредби за процедура за одобряване на иновативни технологии по параграф 1. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

*Изменение*

Комисията приема с актове за изпълнение подробни разпоредби за процедура за одобряване на иновативни технологии **или иновативен технологичен пакет** по параграф 1. Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

## **Изменение 20**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 9 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 12 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9а) В член 12 се добавя следният параграф:**

**„4а. Веднъж годишно Комисията представя на Съвета и Парламента доклад относно одобрените и отхвърлените иновативни технологии и иновативни технологични пакети.“**

## **Изменение 21**

**Предложение за регламент**

**Член 1 – точка 9 б (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 12 - параграф 4 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9б) В член 12 се добавя следният параграф:**

**„4б. До 31 декември 2013 г. Комисията извършва преглед на разпоредбите за**

*прилагане на иновативните технологии, посочени в настоящия член, с цел опростяване на процедурите за подаване на заявления и за одобрение, ако е целесъобразно“*

## Изменение 22

Предложение за регламент  
Член 1 – точка 10 – буква б)  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 - параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

б) В параграф 3 *втората* алинея се *заличава*.

*Изменение*

б) В параграф 3 *първата* алинея се *заменя със следния текст:*

**„3. От 2012 г. Комисията извършва оценка на въздействието, за да преразгледа до 2014 г., както е предвидено в член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, процедурите за измерване на емисиите на CO<sub>2</sub> съгласно този регламент, с цел прилагане на преразгледана процедура за измерване веднага щом това бъде възможно. Комисията по-специално представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> и да включват одобрените иновативни технологии съгласно определението в член 12, които могат да бъдат отразени в цикъла на изпитване. Комисията гарантира, че впоследствие тези процедури биват редовно преразглеждани.“**

## Изменение 23

Предложение за регламент  
Член 1 – точка 10 – буква б а) (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 – параграф 3 – алинея 2 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ба) В член 13, параграф 3 се добавя следната алинея след алинея 2:**

**„С цел да се провери, че емисиите на CO<sub>2</sub> от серийно произвежданите превозни средства съответстват на стойностите на одобрения тип, държавите членки, отговорни за проверките за съответствие на производството, проверяват стойностите на аеродинамично съпротивление и на съпротивление при търкаляне на представителна извадка от серийно произведени превозни средства, включително изпитване при движение по инерция, и докладват за всяко отклонение от стойностите за одобрения тип в съответствие с член 8, параграф 4а).“**

## **Изменение 24**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 10 – буква б б) (нова)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 – параграф 3 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**бб) В член 13 се добавя следният параграф:**

**„3а. Комисията оценява възможността за замяна на подхода на изходната тръба на последния шумозаглушител, при който се отчитат само емисиите, свързани с производството и използването на гориво, с подход на жизнения цикъл, който включва емисиите от всички етапи на живот на превозното средство — от материалното производство до обезвреждането или**

*рециклирането на излезлите от употреба превозни средства.“*

## Изменение 25

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 10 – буква в)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 - параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. В срок до 31 декември 2014 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки пътнически автомобили за *периода* след 2020 г.

*Изменение*

5. В срок до 31 декември 2014 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки пътнически автомобили за 2025 г. след *това*. *Тези цели са съгласувани с икономически ефективния път за постигане на дългосрочните цели на Съюза в областта на климата за 2050 г.*

*Комисията оценява:*

*а) условията за постигане на дългосрочна цел за 2025 г. въз основа на оценка на въздействието и на техническата и икономическата осъществимост;*

*б) аспектите на изпълнението на тази цел, включително таксите за извънредно количество емисии.*

*Въз основа на този преглед и на оценката на въздействието, включваща цялостна оценка на въздействието върху автомобилната промишленост и зависимите от нея промишлени сектори, Комисията по целесъобразност представя предложение за изменение на настоящия регламент в съответствие с обикновената законодателна процедура, по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и*

*допринася за социалната  
справедливост и устойчивостта.*

## **Изменение 26**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 10 – буква г)**  
Регламент (ЕО) № 443/2009  
Член 13 - параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. На Комисията се предоставя правомощието да приема **делегирани** актове в съответствие с **член 14а** с цел да бъдат адаптирани формулите в приложение I, така че да бъдат отразени възможни промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008, като се гарантира, че при старите и новите процедури на изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

*Изменение*

7. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове **за изпълнение** в съответствие с **процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2**, с цел да бъдат адаптирани формулите в приложение I, така че да бъдат отразени възможни промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008, като се гарантира, че при старите и новите процедури на изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

*Обосновка*

*Настоящото предложение дава възможност единствено за последващ контрол от страна на Европейския парламент и държавите членки. Тъй като държавите членки са отговорни за изпълнението на законодателството на Съюза, а на Комисията е възложена тази изпълнителна функция, съществува необходимост от еднакви условия за изпълнение. От гледна точка на промишлеността, държавите членки трябва да упражняват надзор над Комисията. Поради това следва да се прилага съответната процедура на равнище комитет.*

## **Изменение 27**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – точка 12**

*Текст, предложен от Комисията*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея **и член 13, параграф 7**, се предоставя на Комисията за **неопределен** срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

*Изменение*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8 **и** член 13, параграф 2, трета алинея, се предоставя на Комисията за срок **от пет години**, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент]. **Комисията представя доклад относно делегирането на правомощия най-късно девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се удължава автоматично за същия срок, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу посоченото удължаване най-късно три месеца преди изтичането на всеки срок.**

## Изменение 28

### Предложение за регламент

#### Член 1 – точка 13

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение I – точка 1 – буква в)

*Текст, предложен от Комисията*

в) от 2020 г.:

Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M — M<sub>0</sub>)

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

*Изменение*

в) от 2020 г.:

**За целите на определянето на „средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ на автомобилния парк следва да се използва една от следните формули:**

**i) Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M — M<sub>0</sub>)**

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)



$a = 0,0333$ .

$M0$  = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

$a = 0,0333$ .

ii) Специфични емисии на  $CO_2 = 95 + b \times (F - F0)$

където:

$F$  = отпечатък на превозното средство в квадратни метри ( $m^2$ )

$F0$  = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

$b = 60$  % наклон на кривата на граничните стойности.

## ПРОЦЕДУРА

<b>Заглавие</b>	Условието за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.	
<b>Позовавания</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
<b>Водеща комисия</b> Дата на обявяване в заседание	ENVI 11.9.2012 г.	
<b>Становище, изказано от</b> Дата на обявяване в заседание	ITRE 11.9.2012 г.	
<b>Процедура с асоциирана(и) комисия(и) - Дата на обявяване в заседание</b>	17.1.2013 г.	
<b>Докладчик по становище:</b> Дата на назначаване	Fiona Hall 23.10.2012 г.	
<b>Разглеждане в комисия</b>	23.1.2013 г.	20.2.2013 г.
<b>Дата на приемане</b>	19.3.2013 г.	
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 51	
	–: 5	
	0: 0	
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Владимир Уручев, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Владко Тодоров Панайотов, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
<b>Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Oldřich Vlasák	

28.3.2013

## СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

на вниманието на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Докладчик по становище: Ейдер Гардиасабал Рубиал

### КРАТКА ОБОСНОВКА

Целта до 2020 г. автомобилите да изхвърлят 95 g CO<sub>2</sub>/km означава намаляване на годишното потребление на гориво с 27 % в сравнение с целта от 130 g до 2015 г. Очаква се това да стимулира изследователската дейност и иновациите в автомобилния отрасъл, като насърчи екологосъобразния растеж и заетостта и подобри международната конкурентоспособност на промишлеността на ЕС, като същевременно намали зависимостта на ЕС от вноса на петрол.

Като има предвид широката подкрепа за целите на това законодателно предложение, докладчикът предлага ограничен брой изменения с общата цел да се заздравят целите на предложението.

#### **i) Цели за периода след 2020 г.**

Слабост на предложението на Комисията е липсата на визия за периода след 2020 г. Може да не е възможно да се предскаже точно как ще се развият технологичните подобрения до 2025 г., но поставянето на цел за 2025 г. би: а) осигурило сигурност за планирането и инвестициите в автомобилната промишленост; б) стимулирало пазара на превозни средства с най-ниски въглеродни емисии; в) запазило световната водеща роля на ЕС в производството на по-чисти и горивно ефективни автомобили; и г) подало ясен политически сигнал за необходимостта от още по-сериозно намаляване на емисиите. Европейският парламент има възможността да ръководи разискванията за периода след 2020 г.

Докладчикът предлага цел до 2025 г. в спектъра от 65 g CO<sub>2</sub>/km до 75 g CO<sub>2</sub>/km. Комисията следва да прецизира целта в законодателно предложение, което да бъде представено до края на 2014 г. с оглед на очакваното възприемане на мерките на пазара на технологии с ниски емисии. Следва да се отбележи, че САЩ вече са си поставили цел за 2025 г.

## **ii) Алтернативна схема за облекчения**

С предложението на Комисията се въвежда схема за облекчения за автомобили, изхвърлящи под 35 g CO<sub>2</sub>/km, в периода от 2020 до 2023 г. с коефициент 1,3 и ограничени до общ брой 20 000 превозни средства на производител за срока на действие на схемата. Слабост на облекченията е, че те може да насърчават производителите да произвеждат превозни средства с още по-ниски емисии, но същевременно им позволяват да продават и по-замърсяващи автомобили, като по този начин отслабват тяхната цел за CO<sub>2</sub>.

Докладчикът предлага алтернативна система за облекчения, която цели да улесни и ускори процеса на пускане на превозни средства с още по-ниски въглеродни емисии на пазара на Съюза, като се стимулират и възнаграждават производителите, които са инвестирали в технологии с ниски емисии. Производителите, които постигнат над 5 % продажби на автомобили, изхвърлящи под 50 g CO<sub>2</sub>/km, се възнаграждават с 2 g увеличение на тяхната цел (например 97 g вместо 95 g CO<sub>2</sub>/km), а онези, които постигнат под 4 % продажби, ще получат намаление на целта с 1 g.

## **iii) Показател за полезност – маса срещу отпечатък**

Въпреки че теглото на автомобила има огромно влияние върху разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub>, показателят за полезност въз основа на масата е запазен в предложението на Комисията. Анализът на оценката на въздействието показва ползи по отношение на разходите при преминаването от маса към отпечатък, тъй като намаляването на теглото не се стимулира достатъчно, когато масата служи като показател. Ако се използва отпечатъкът, неблагоприятните стимули за промяна на дизайна на автомобила са по-ограничени. Отпечатъкът в частност би позволил по-често използване на намаляването на теглото като възможност за спазване.

Въпреки положителните аспекти на отпечатъка промяна на показателя за полезност не би постигнала целта за сигурност на планирането, тъй като е много вероятно производителите да са планирали спазването в периода до 2020 г. въз основа на запазване на текущия показател. Във връзка с това докладчикът предлага двойна схема, при която отпечатъкът може да се използва като алтернатива на масата от 2016 г. нататък. Предоставянето на производителите на възможност да избират между масата и отпечатъка би довело до цялостно по-ниски общи разходи за изпълнението на техните цели за 2020 г.

## **iv) Различия между емисиите на CO<sub>2</sub> при одобрението на типа и в реални условия (цикъл на изпитване)**

Важна проблемна област е нарастващата разлика между емисиите при одобрението на

типа и в реални условия от новите пътнически автомобили. Прегледът на литературата в областта и информацията от органите по одобрението на типа и изпитващите органи сочат, че все повече се използват възможности за гъвкавост с цел намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от новите автомобили. За пътническите автомобили се счита, че прилагането на възможности за гъвкавост през последното десетилетие е довело до намаляване на регистрираните емисии на CO<sub>2</sub> при одобрение на типа с около 11 % (между 6 и 16 %), което представлява поне 1/3 от намаленията, постигнати за периода 2002—2010 г. (9,3 g/km от 26,8 g/km намаление).<sup>1</sup>

Евентуалното въздействие на повишеното използване на възможности за гъвкавост е релевантно не само от регулаторна гледна точка. Намалени стойности при изпитването за одобрение на типа, които не са в резултат от технологични подобрения на автомобилите, не водят до намаляване на разхода на гориво при движение в реални условия. Това означава, че автомобилите не предоставят на крайните потребители обещаните намаления на разходите за гориво, което води до неправилно информиране на потребителите. Разочарованието на потребителите по отношение на реалния разход на гориво може да доведе в крайна сметка до намалена подкрепа за политиката на ЕС за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>. Наред с това различните равнища на използване на възможности за гъвкавост от различните производители могат да доведат до нелоялна конкуренция.

Докладчикът изтъква необходимостта от изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007<sup>2</sup> с цел гарантиране на това, че процедурите за изпитване отразяват адекватно емисиите, генерирани при движение в реални условия. Няколко изменения се предлагат за справяне с този проблем.

## ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

### Изменение 1

#### Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието

(2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието

<sup>1</sup> Вж. осъществени от Комисията проучвания:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства

спрямо целта от 95gCO<sub>2</sub>/km емисиите на CO<sub>2</sub> следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии.

спрямо целта от 95gCO<sub>2</sub>/km емисиите на CO<sub>2</sub> следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии. ***Въпреки това извършените от Комисията изследвания сочат, че процедурите за изпитване, използвани за измерване на емисиите на CO<sub>2</sub> съгласно този регламент, не са предотвратили това, производителите да се възползват от възможностите за гъвкавост, което доведе до твърдения за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, които не могат да се дължат на технологически подобрения и не могат да бъдат постигнати при истинско движение по пътищата. Затова Регламент (ЕО) № 715/2007 следва неотложно, най-късно до края на 2014 г., да бъде преразгледан, за да се гарантира, че процедурите за изпитване отразяват адекватно действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>.***

## Изменение 2

### Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 3 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(За) За да се ускори възприемането на пазара на превозни средства с много ниски емисии на CO<sub>2</sub> или***

*електромобили, е необходимо в целия Съюз да се изгради адекватна инфраструктура за осигуряване на алтернативни горива и електрическа енергия за превозните средства, която да включва гъста мрежа от пунктове за зареждане на всички подходящи за това места, където много електромобили стоят паркирани в продължение на часове, например буферни паркинги от системата Park & Ride. Електромобилите следва да се зареждат предимно с излишен ток от вятърна и слънчева енергия. За целта се препоръчва въвеждането в цяла Европа на прехвърляеми регистрационни табели, за да могат да се използват повече електромобили за ежедневно придвижване на къси разстояния.*

#### *Обосновка*

*Има смисъл от електромобилите, особено ако те могат да се използват за съхранение на излишъка от вятърна/слънчева енергия. Липсва обаче необходимата инфраструктура. Освен това въвеждането на прехвърляеми регистрационни номера, каквато е практиката в Германия и Австрия, може да стимулира хората да купят малък електромобил за (всекидневното) пътуване от дома до работата и обратно, като запазят по-голям автомобил за семейни пътувания.*

### **Изменение 3**

#### **Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 4**

*Текст, предложен от Комисията*

(4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и

*Изменение*

(4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и

незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от **500** нови леки пътнически автомобили годишно.

незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO<sub>2</sub> от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от **1000** нови леки пътнически автомобили годишно.

#### *Обосновка*

*Поради голямата административна тежест дерогацията следва да важи за най-малките производители, които са отговорни за регистрирането на по-малко от 1 000 нови леки пътнически автомобили годишно.*

#### **Изменение 4**

##### **Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 8**

*Текст, предложен от Комисията*

(8) В регламента се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази задача се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, **но все още не е приключила**. С оглед на гореизложеното в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008. При промяна на процедурите за изпитване граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат

*Изменение*

(8) В регламента се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>. Тази задача се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства (**WLTP**) в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, **която следва след завършването си да бъде включена в законодателството на Съюза. Комисията следва да обмисли необходимостта от допълване на тази процедура с още разпоредби при включването ѝ в правото на Съюза, така че да се гарантира, че процедурите за изпитване дават ясна представа за емисиите на CO<sub>2</sub>, генерирани при действително движение по пътищата**. С оглед на



коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.

гореизложеното в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008. При промяна на процедурите за изпитване граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.

## Изменение 5

### Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 12

*Текст, предложен от Комисията*

(12) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде делегирано на Комисията с цел да се допълнят правилата за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, да се изменят изискванията относно данните за целите на мониторинга на емисиите на CO<sub>2</sub> и да се адаптират формулите за изчисляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> в приложение I съобразно промените в стойността на масата на превозното средство и регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури

*Изменение*

(12) Правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде делегирано на Комисията с цел да се допълнят правилата за предоставяне на дерогации по отношение на целите за специфични емисии, да се изменят изискванията относно данните за целите на мониторинга на емисиите на CO<sub>2</sub> и да се адаптират формулите за изчисляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> в приложение I съобразно промените в стойността на масата **и отпечатъка** на превозното средство и регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, посочена в Регламент (ЕО) № 715/2007. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове

едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

## Изменение 6

### Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 14

*Текст, предложен от Комисията*

(14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието, въз основа на **която** бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство. **Независимо от това следва при бъдещото преразглеждане да се разгледат по-ниските разходи и ползите от промяна на показателя за полезност на отпечатък.**

*Изменение*

(14) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието. Въз основа на **тази оценка** бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство, **тъй като производителите са планирали своите методи за постигане на спазване до 2020 г. въз основа на продължаването на сегашния показател. Независимо от това по-ниските разходи и ползите от отпечатъка биха оправдали използването му като показател за полезност от 2025 г. нататък. Затова, с цел да се гарантира плавен преход към промяна на показателя за полезност от маса на отпечатък, е подходящо да се въведе формула, основана на отпечатъка, която да се използва от 2016 г. нататък от производителите като алтернатива на формулата, основана на масата.**

*Обосновка*

Главното предимство на отпечатъка в сравнение с масата е, че той не дискриминира лекотата на превозното средство като стратегия за намаляването на емисиите на

CO<sub>2</sub>. Намаляването на теглото се пенализира по настоящата система, основана на масата. Ако даден производител намали средната маса на своя парк, неговите емисии намаляват, но той получава и по-трудно постижима цел. Това прави намаляването на теглото особено непривлекателно като стратегия за намаляване на CO<sub>2</sub> по настоящата регулаторна рамка, което води до по-висок разход на гориво и по-високи емисии на CO<sub>2</sub>.

## Изменение 7

### Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 14 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(14a) Емисиите на парникови газове, свързани със зареждането и производството и депонирането на преводни средства, са значителна част от общия въглероден отпечатък на пътният транспорт понастоящем и е вероятно да станат още по-съществени в бъдещето. Затова трябва да бъде предприето политическо действие, което да води производителите до най-добрите решения, като отчита по-конкретно емисиите на парникови газове, свързани с производството на енергия за зареждане на автомобили, като електричество и алтернативни горива, и като гарантира, че тези емисии нагоре по веригата не подкопават ползите, свързани с подобното оперативно използване на енергия от превозните средства, което е целта на настоящия регламент. За тази цел е подходящо Комисията да обмисли при бъдещия преглед на настоящия регламент за периода след 2020 г. регулаторен подход, отчитащ емисиите на парникови газове, свързани със зареждането и жизнения цикъл на превозното средство.***

## Изменение 8

### Предложение за регламент – акт за изменение

#### Член 1 – точка 1 а (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 1 – параграф 2 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(1а) В член 1 се добавя следният параграф 2а:**

**„В съответствие с член 13, параграф 5 с настоящия регламент се определя приложима от 2025 г. нататък цел в рамките индикативно на емисии от 65 g CO<sub>2</sub>/km до 75 g CO<sub>2</sub>/km за новия автомобилен парк.“**

## Изменение 9

### Предложение за регламент – акт за изменение

#### Член 1 – точка 2

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 2 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от **500** нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.“

Разпоредбите на член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от **1000** нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕС през предходната календарна година.“

## Изменение 10

### Предложение за регламент – акт за изменение

#### Член 1 – точка 4

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 5 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

1. При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под **35 g CO<sub>2</sub>/km** се счита за **1,3** леки автомобили за периода 2020 — 2023 г. и за 1 лек автомобил от 2024 г. нататък.

2. **Максималният брой нови леки пътнически автомобили, който се взема предвид, когато за периода 2020 — 2023 г. се прилагат посочените в параграф 1 коефициенти, не може да превишава общо 20 000 нови регистрации на леки пътнически автомобили за един** производител.

*Изменение*

1. При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO<sub>2</sub> под **50 g CO<sub>2</sub>/km** се счита за **1,5** леки автомобили за периода 2020 — 2023 г. и за 1 лек автомобил от 2024 г. нататък.

2. **Увеличението на целта за средните специфични емисии, произтичащо от прилагането на коефициента, посочен в параграф 1, за периода 2020 — 2023 г. се ограничава до 2,5 g CO<sub>2</sub>/km на година за всеки** производител.

## Изменение 11

### Предложение за регламент – акт за изменение

#### Член 1 – точка 4 а (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**В член 8 се добавя следният параграф 4а:**

**„(4а) Когато в резултат от проверката на съответствието на производството държава членка установи в съответствие с член 12, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО, че емисиите на CO<sub>2</sub> от серийно превозно средство се отклоняват значително от одобрения тип,**

*отклонението се докладва на Комисията заедно с конкретните данни, посочени в приложение II към настоящия регламент.*

*Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за типа превозно средство, за което е установено отклонението, се коригират по съответен начин при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през следващата календарна година.“*

## Изменение 12

**Предложение за регламент – акт за изменение**

**Член 1 – точка 4 б (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 8 – параграф 4 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*В член 8 се добавя следният параграф 4б:*

*„4б. Комисията наблюдава действителните докладвани стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> по тип превозно средство и производител въз основа на най-добрите налични източници на информация и посочва в годишните си мониторингови доклади какви са те в сравнение със стойностите на одобрението на типа.“*

### *Обосновка*

*Редица източници предоставят информация за реалните данни за разхода на гориво в световен мащаб. Те включват, наред с другото: данни, събрани и докладвани от отделни лица относно собствения им разход на гориво; наблюдение на разхода на гориво от автомобили под наем; изпитвания, осъществявани от потребителски/автомобилни организации. Информацията от тези и други източници може да се съчетае и да даде представа как отклонението между реалния разход на гориво и отчетеното при одобрението на типа се променя, както и да позволи сравнение между резултатите при автомобилите на различни производители.*

## Изменение 13

### Предложение за регламент – акт за изменение

#### Член 1 – точка 10 – буква -а) (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 13 – параграф 2 – първа алинея

*Текст, предложен от Комисията*

До 31 октомври 2014 г., а след това веднъж на всеки три години се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се **коригира стойността** на  $M_0$ , посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години.

*Изменение*

До 31 октомври 2014 г., а след това - веднъж на всеки три години, се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се **коригират стойностите** на  $M_0$  **и**  $F_0$ , посочена в него, в зависимост от средната маса **и отпечатък съответно** на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години.

## Изменение 14

### Предложение за регламент – акт за изменение

#### Член 1 – точка 10 – буква б а) (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 13 – параграф 3 – алинея 1 а) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**В член 13, параграф 3 се добавя следната алинея 1а:**

**„С оглед гарантиране на адекватно отразяване на действителните емисии и съпоставимост на измерените стойности на  $CO_2$  Комисията, в съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, осигурява точното определяне на онези елементи в процедурата за изпитване, които имат съществено въздействие върху измерените емисии на  $CO_2$ , с цел предотвратяване на използването на възможностите за гъвкавост на цикъла на изпитвания от страна на производителите.“**

## Изменение 15

**Предложение за регламент – акт за изменение**

**Член 1 – точка 10 – буква б б) (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

**Член 13 – параграф 3 – алинея 1 б) (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***В член 13, параграф 3 се добавя следната алинея 1б:***

***„За целите на проверката дали емисиите на CO<sub>2</sub> на серийните автомобили съответстват на стойностите, посочени за одобрения тип, следва да се гарантира, че аеродинамичните стойности и стойностите на съпротивление при търкаляне се отнасят за автомобила, за който се проверява съответствието на производството.“***

*Обосновка*

*Изключително важно е автомобилът, за който се осъществява проверка на съответствието на производството, да бъде подложен на изпитване при движение по инерция, за да се установят аеродинамичните стойности и стойностите на съпротивление при търкаляне и да се осигурят стойностите, които да се използват за изпитването на динамометъра, което представлява част от изпитването на съответствието на производството. Това ще промени текущото положение, при което се използват настройки на динамометъра от автомобила от първоначалното изпитване. Това е поради факта, че данните от експерименти показват, че често не е възможно да се повторят стойностите от първоначалното изпитване при движение по инерция на сериен автомобил.*

## Изменение 16

**Предложение за регламент – акт за изменение**

**Член 1 – точка 10 – буква б в) (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

**Член 13 – параграф 3 а) (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***В член 13 се добавя следният***



*параграф 3а:*

*„3а. Комисията разглежда ползата от гарантирането, че стойностите на CO<sub>2</sub> за одобрението на типа включват емисиите в резултат на използването на основните енергоползващи устройства на автомобила, и по целесъобразност прави предложения за влизането в сила на това изискване в периода след 2020 г.“*

*Обосновка*

*Енергоползващите устройства понастоящем не се активират по време на процедурите на изпитване, например климатичната инсталация и светлините се изключват.*

**Изменение 17**

**Предложение за регламент – акт за изменение**

**Член 1 – точка 10 – буква в)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 13 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

В срок до 31 декември **2014 г.**  
Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки пътнически автомобили за периода след 2020 г.

*Изменение*

В срок до 31 декември **2015 г. въз основа на новата световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства (WLTP)** Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки пътнически автомобили за периода след 2020 г., **с цел достигане до 2025 г. на цел в индикативен спектър от 65 g CO<sub>2</sub>/km до 75 g CO<sub>2</sub>/km, освен ако по-малка цел е обоснована надлежно с оглед използването на технологии с ниски емисии и тяхното приемане на пазара.**

*Въз основа на този преглед, който включва обща оценка на въздействието върху автомобилната промишленост и зависимите от нея отрасли, Комисията по целесъобразност прави предложение за изменение на настоящия регламент по начин, който е разходно ефективен и възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и който гарантира постигането на дългосрочните цели на Съюза в борбата срещу изменението на климата.*

*Като част от този преглед Комисията докладва също относно емисиите, свързани със зареждането на автомобила, и може, ако е уместно, да дава предложения за начина, по който тези емисии следва да се вземат под внимание в настоящия регламент.*

*Всякакви промени в регламентираната процедура за изпитване за замерване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, предвидена в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008, се отчита надлежно чрез упражнение за корелация.*

## **Изменение 18**

### **Предложение за регламент – акт за изменение**

#### **Член 1 – точка 12**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Член 14 а (нов) – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, се предоставя на

*Изменение*

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, се предоставя на

Комисията за *неопределен* срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Комисията за срок *от пет години*, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент]. *Не по-късно от девет месеца преди края на петгодишния срок Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия. Делегирането на правомощия се подновява с мълчаливо съгласие за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу подобно подновяване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.*

## Изменение 19

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 12 а (нова)

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение I – точка 1 – буква б)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*В точка 1 от приложение I буква б) се заменя със следния текст:*

*„б) от 2016 г.:*

*Следва да се използва една от следните формули:*

*i) Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 130 + a × (M — M<sub>0</sub>)*

*където:*

*M = масата на превозното средство в килограми (kg)*

*M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2*

*a = 0,0457.*

*ii) Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 130 + b × (F — F<sub>0</sub>)*

*където:*

*F = отпечатъка на превозното*

*средство в квадратни метри (m<sup>2</sup>)*

*F<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2*

*b = 17,6“*

#### *Обосновка*

*Въпреки положителните аспекти на отпечатъка, промяна на показателя за полезност не би предоставила сигурност на планирането, тъй като производителите са планирали спазването в периода до 2015 г. въз основа на текущия показател. Поради това се предлага двойна схема, при която отпечатъкът може да се използва като алтернатива на масата. Предоставянето на производителите на този вид възможност може да доведе до цялостно по-ниски разходи за постигането на тяхната цел при същевременно предоставяне на стимул за намаляване на теглото. b=17,6 е взето от оценката на въздействието, изготвена от Европейската комисия, и съответства на 60 % крива, като предоставя справедливо споделяне на тежестта от производителите.*

#### **Изменение 20**

##### **Предложение за регламент – акт за изменение**

##### **Член 1 – точка 13**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение I – точка 1 – буква в)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

„в) от 2020 г.:

Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + a ×  
(M — M<sub>0</sub>)

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

a = 0,0333.“

„в) от 2020 г.:

***Следва да се използва една от следните формули:***

***i) Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + a ×  
(M — M<sub>0</sub>)***

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

a = 0,0333.

***ii) Специфични емисии на CO<sub>2</sub> = 95 + b  
× (F — F<sub>0</sub>)***

където:

***F = отпечатъка на превозното***

*средство в квадратни метри (m<sup>2</sup>)*

*F<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2*

*b = 17,6“*

*Обосновка*

*Изменението има същата цел като изменение 17. Формулата за отпечатъка е адаптирана, така че да отразява целта за 2020 г. (95 g CO<sub>2</sub>/km).*

**Изменение 21**

**Предложение за регламент – акт за изменение**

**Член 1 – точка 13 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение I – точка 2 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***В приложение I се добавя следната точка 2а:***

***Производителят прилага един и същ показател за полезност (маса или отпечатък) за целия си автомобилен парк.***

*Обосновка*

*Производителите имат възможност да изберат дали използват масата или отпечатъка като параметър за полезност за установяването на тяхното спазване на целта им за CO<sub>2</sub>. Ако имат този избор за всеки тип превозно средство от парка си, това би довело до максимално отслабване на цялостното равнище на амбицията, без да е налице силният стимул за използване на намаляването на тежестта. Те биха избрали за всяко превозно средство параметъра за полезност, за който е необходимо най-малко усилие. Така те не биха били насърчени да включат намаляването на тежестта като обща стратегия.*

**Изменение 22**

**Предложение за регламент – акт за изменение**

**Член 1 – точка 13 а (нова)**

Регламент (ЕО) № 443/2009

Приложение I – точка 2 б (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***В приложение I се добавя следната точка 2б:***

***След като вече е избрал да използва отпечатъка като показател за полезност за установяване на спазването на конкретната му цел относно емисиите, производителят не може да се върне към използване на масата през следващите години.***

*Обосновка*

*След като вече е избрал да използва отпечатъка за оценка на спазването на целта за CO<sub>2</sub>, производителят не може да се върне към използване на масата през следващите години. Това цели избягване на негативни стимули за промяна на дизайна на автомобил, която би навредила на постигането на целта за CO<sub>2</sub>, както и икономическите ползи от нея.*

## ПРОЦЕДУРА

<b>Заглавие</b>	Условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.
<b>Позовавания</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Водеща комисия</b> Дата на обявяване в заседание	ENVI 11.9.2012 г.
<b>Становище, изказано от</b> Дата на обявяване в заседание	TRAN 11.9.2012 г.
<b>Докладчик по становище:</b> Дата на назначаване	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012 г.
<b>Разглеждане в комисия</b>	19.2.2013 г.
<b>Дата на приемане</b>	26.3.2013 г.
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 37 -: 5 0: 0
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

## ПРОЦЕДУРА

<b>Заглавие</b>	Условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.		
<b>Позовавания</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)		
<b>Дата на представяне на ЕП</b>	11.7.2012 г.		
<b>Водеща комисия</b> Дата на обявяване в заседание	ENVI 11.9.2012 г.		
<b>Подпомагаща(и) комисия(и)</b> Дата на обявяване в заседание	ITRE 11.9.2012 г.	IMCO 11.9.2012 г.	TRAN 11.9.2012 г.
<b>Неизказано становище</b> Дата на решението	IMCO 18.9.2012 г.		
<b>Процедура с асоциирана(и) комисия(и)</b> Дата на обявяване в заседание	ITRE 17.1.2013 г.		
<b>Докладчик(ци)</b> Дата на назначаване	Thomas Ulmer 20.9.2012 г.		
<b>Разглеждане в комисия</b>	19.2.2013 г.	20.3.2013 г.	
<b>Дата на приемане</b>	24.4.2013 г.		
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: –: 0:	45 17 1	
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Milan Cabrnock, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Владко Тодоров Панайотов, Антония Първанова, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils		
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Nikos Chrysogelos, Minodora Cliveti, Vicky Ford, Gaston Franco, Julie Girling, Rebecca Harms, Judith A. Merkies, Justas Vincas Paleckis, Sophocles Sophocleous, Kathleen Van Brempt, Andrea Zanoni		
<b>Дата на внасяне</b>	30.4.2013 г.		