



Документ за разглеждане в заседание

A8-0010/2018

30.1.2018

*****I**
ДОКЛАД

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Дамяно Дзофоли

Легенда на използваните знаци

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

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

Изменения към проект на акт

Изменения в две колони, внесени от Парламента

Заличаванията се обозначават с получер курсив в лявата колона.
Заместванията се обозначават с получер курсив в двете колони. Новият текст се обозначава с получер курсив в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст

Новите части от текста се посочват с получер курсив. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с получер курсив новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	35
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ.....	39
ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....	60
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....	61

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства
(СОМ(2017)0279 - С8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (СОМ(2017)0279),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението (С8-0168/2017),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 18 октомври 2017 г.¹,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид член 59 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становището на комисията по транспорт и туризъм (А8-0010/2018),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст или внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Изменение 1

Предложение за регламент
Съображение 3 а (ново)

¹ Все още непубликувано в Официален вестник.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3а) *За да се гарантира постигането на тази цел, държавите членки следва да събират най-добрите практики от областта на обучението по енергийно ефективно управление и да насърчават използването на посоченото обучение. Също така следва да се насърчава използването на нови технологии, които увеличават ефикасността и намаляват разхода на гориво и емисиите на CO₂, както и използването на по-аеродинамичен дизайн и оптимизирането на плановете за товарене. С оглед намаляване на разхода на гориво държавите членки следва да обмислят използването на средства за модернизиране и осъвременяване на парка от тежки превозни средства и поддръжката и подобряването на пътищата, както и да насърчават използването на гуми с малко съпротивление при въртене и по-леки ремаркета, както и използването на алтернативни горива като водород или горива, произведени от рециклирането и преработването на пластмаси.*

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 3 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3б) *За да бъде възможно спазването на Парижкото споразумение, емисиите на парникови газове от транспорта трябва да бъдат близко до нула до 2050 г.*

Изменение 3

Предложение за регламент

PE612.142v02-00

6/61

RR\1144590BG.docx

Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Емисиите на парникови газове от камиони и автобуси, т.е. от тежки превозни средства, представляват понастоящем около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт в Съюза и се очаква да **продължат да нарастват до 2030 г.** За да се подпомогне необходимото намаляване на емисиите в транспортния сектор, трябва да се въведат ефективни мерки за ограничаване на емисиите от тежки превозни средства.

Изменение

(4) Емисиите на парникови газове от камиони и автобуси, т.е. от тежки превозни средства, представляват понастоящем около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт в Съюза и се очаква **до 2030 г. те да представляват 30% от съвкупните емисии на CO₂ от автомобилния транспорт, ако не бъдат предприети допълнителни мерки** Емисиите от тежки превозни средства **ще нараснат с 10% между 2010 и 2030 г. и със 17% между 2010 и 2050 г.** За да се подпомогне необходимото намаляване на емисиите в транспортния сектор, трябва да се въведат ефективни мерки за ограничаване на емисиите от тежки превозни средства, **като същевременно се стимулира промишлената конкурентоспособност и на транспортните оператори се предоставя информация, която може да им помогне да се ориентират при вземането на решения. В допълнение към това, намаления на емисиите може да се постигнат и чрез разработване на решения и създаването на стимули за оптимизация на товара, групиране на различни превозни средства, обучение на водачите, обновяване на парка, намаляване на задръстванията и инвестиции за поддръжка на инфраструктурата.**

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) В съобщението си от 2014 г. „Стратегия за намаляване на разхода на

Изменение

(5) В съобщението си от 2014 г. „Стратегия за намаляване на разхода на

гориво и на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства¹³, Комисията констатира, че предпоставка за въвеждането на такива мерки е наличието на регламентирана процедура за определяне на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво.

¹³ COM(2014) 285 final.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 7

гориво и на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства¹³, Комисията констатира, че предпоставка за въвеждането на такива мерки е наличието на регламентирана процедура за определяне на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво. ***В пакета си за мобилност „Европа в движение“ от 2017 г. Комисията предвижда да представи предложение за стандарти за тежките превозни средства през първата половина на 2018 г. Своевременното публикуване на това предложение е от решаващо значение, за да се даде възможност за бързо приемане на тези нови стандарти***

¹³ COM(2014) 285 final.

Изменение

(ба) Транспортните дружества в по-голямата си част са малки и средни предприятия (МСП). В допълнение към това, те нямат достъп до стандартизирана информация за оценка на технологии за горивна ефективност или за сравняване на превозни средства, за да направят най-добрия информиран избор за покупка и да намалят своите разходи за гориво, които съставляват близо една четвърт от техните оперативни разходи.

(7) Информацията относно характеристиките на моторното превозно средство по отношение на емисиите на CO₂ и разхода на гориво следва да бъде публично достъпна, за да могат всички оператори на превозни средства да вземат добре информирани решения за покупка. Всички производители на превозни средства ще могат да сравняват характеристиките на своите превозни средства с тези на други модели. Това ще увеличи стимулите за иновации и следователно **и** конкурентоспособността. Тази информация също така ще предостави на лицата, определящи политиките на равнището на ЕС и на държавите членки, солидна основа за разработване на политики за насърчаване на въвеждането на превозни средства с подобрена енергийна ефективност. Следователно е целесъобразно стойностите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво, установени за всяко ново тежко превозно средство съгласно Регламент (ЕС) [...] на Комисията¹⁵ [правилната препратка да се вмъкне от Службата за публикации] да подлежат на мониторинг и докладване на Комисията и да се публикуват.

¹⁵ Регламент (ЕС) [...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС)

(7) Информацията относно характеристиките на моторното превозно средство по отношение на емисиите на CO₂ и разхода на гориво следва да бъде публично достъпна, за да могат всички оператори на превозни средства да вземат добре информирани решения за покупка **и да се гарантира най-висока степен на прозрачност**. Всички производители на превозни средства ще могат да сравняват характеристиките на своите превозни средства с тези на други модели. Това ще увеличи стимулите за иновации, **ще насърчава разработването на превозни средства с по-ефективен разход на енергия** и следователно **ще спомага за повишаване на** конкурентоспособността. Тази информация също така ще предостави на лицата, определящи политиките на равнището на ЕС и на държавите членки, солидна основа за разработване на политики за насърчаване на въвеждането на превозни средства с подобрена енергийна ефективност. Следователно е целесъобразно стойностите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво, установени за всяко ново тежко превозно средство съгласно Регламент (ЕС) [...] на Комисията¹⁵ [правилната препратка да се вмъкне от Службата за публикации] да подлежат на мониторинг и докладване на Комисията и да се публикуват.

¹⁵ Регламент (ЕС) [...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС)

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се опознаят напълно конфигурацията на парка от тежки превозни средства в Съюза, неговото развитие във времето и потенциалното му въздействие върху емисиите на CO², е целесъобразно да се въведат мониторинг и докладване на данните за регистрацията на всички нови тежки превозни средства и всички нови ремаркета, включително данни за системите за задвижване и за съответните каросерии.

Изменение

(8) За да се опознаят напълно конфигурацията на парка от тежки превозни средства в Съюза, неговото развитие във времето и потенциалното му въздействие върху емисиите на CO², е целесъобразно да се въведат мониторинг и докладване на данните за регистрацията на всички нови тежки превозни средства и всички нови ремаркета, включително данни за системите за задвижване и за съответните каросерии. ***Специфичните отговорности, свързани с мониторинга и докладването на данни, са описани в членове 4 и 5.***

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) Необходимо е системата за мониторинг и докладване да бъде лесна за използване от всички предприятия в сектора на транспорта, независимо от техния размер и ресурси.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9) Данни за емисиите на CO₂ и за

(9) Данни за емисиите на CO₂ и за

разхода на гориво ще бъдат на разположение за някои нови тежки превозни средства, регистрирани през [2019] г. Считано от тази дата, компетентните органи на държавите членки следва да бъдат задължени да предоставят данни за нови регистрации, а производителите следва да бъдат задължени да предоставят техническите данни, отнасящи се за тези превозни средства.

разхода на гориво ще бъдат на разположение за някои нови тежки превозни средства, регистрирани през [2019] г. Считано от тази дата, компетентните органи на държавите членки следва да бъдат задължени да предоставят данни за нови регистрации, а производителите следва да бъдат задължени да предоставят техническите данни, отнасящи се за тези превозни средства, **които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) [.../...] ^{1a+} на Комисията.**

^{1a} Регламент (ЕС) [.../...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L.....).

+ ОВ: Моля, добавете правилната препратка.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) За да гарантира, че стопанските субекти могат да се подготвят по-добре за регулаторните промени, Комисията следва да публикува не по-късно от 30 юни 2018 г. график за прилагането на софтуера, наречен *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* („VECTO“) (инструмент за изчисляване на енергийното потребление на превозното средство) и разработен по силата на Регламент

(ЕС) 2017/2400 на Комисията, за ключови технологии и иновации, които намаляват емисиите от автомобилния товарен транспорт. Комисията следва също така да актуализира без забавяне процедурата на изпитване VECTO, установена в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009, така че тя да включва всички категории тежкотоварни превозни средства, включително всички задвижващи системи, ремаркета и всички нови видове алтернативни горива, които ще бъдат налични на пазара, с цел да се обхване целият диапазон от възможни тежки превозни средства. Поради това е важно Комисията да продължава да прави редовен преглед на обхвата на задълженията за мониторинг и докладване съгласно настоящия регламент и, ако е уместно, да представя законодателни предложения.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9б) Необходимо е системата за мониторинг и докладване да бъде лесна за използване за всички превозвачи, независимо от техния размер и ресурси. Комисията следва да насърчава активно тази система, за да се гарантира, че тя е със значимо въздействие върху сектора, и за повишаване на осведомеността относно наличността на докладваните данни.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

PE612.142v02-00

12/61

RR\1144590BG.docx

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Резултатите от изпитването за съответствието на производството на входящите VECTO файлове следва също да бъдат наблюдавани и докладвани на Комисията.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10б) Извършеният от Комисията анализ на данни, предадени от държавите членки и производителите, за предходната календарна година следва да бъде представен на обществеността по начин, който да показва ясно характеристиките на парка от тежки превозни средства на Съюза и на всяка държава членка, както и показателите на всеки производител по сравним начин по отношение на средния разход на гориво и емисиите на CO₂, като се вземат предвид също така разликите в продуктивния портфейл на производителите и заявеният профил на движението.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11) Важно е да се гарантира, че данните, които подлежат на мониторинг и докладване, са стабилни и надеждни. Поради това Комисията следва да разполага със средства за проверка и

(11) Важно е да се гарантира, че данните, които подлежат на мониторинг и докладване, са стабилни и надеждни. Поради това Комисията следва да разполага със средства за проверка и

когато е необходимо — за коригиране на окончателните данни. Затова в изискванията за мониторинг следва също да бъдат предвидени параметри, позволяващи адекватното проследяване и проверка на данните.

когато е необходимо — за коригиране на окончателните данни. **Когато проверката от страна на Комисията на точността и качеството на докладваните данни разкрива преднамерено или породено от небрежност неспазване на което и да е от изискванията, определени в настоящия регламент, Комисията следва да налага административна глоба на съответния производител за нарушаване на настоящия регламент. Административната глоба следва да бъде ефективна, пропорционална и възпираща.** Затова в изискванията за мониторинг следва също да бъдат предвидени параметри, позволяващи адекватното проследяване и проверка на данните.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Въз основа на опита, натрупан при мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ за нови леки пътнически автомобили и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ за нови леки търговски превозни средства, е целесъобразно на Европейската агенция за околната среда да се възложи отговорността за обмен на данните с компетентните органи на държавите членки и производителите, както и отговорността за управление на окончателната база данни от името на Комисията. Целесъобразно е също така да се постигне възможно най-голямо сближаване на процедурите за мониторинг и докладване за тежки превозни средства с вече

Изменение

(12) Въз основа на опита, натрупан при мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ за нови леки пътнически автомобили и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ за нови леки търговски превозни средства, е целесъобразно на Европейската агенция за околната среда да се възложи отговорността за обмен на данните с компетентните органи на държавите членки и производителите, както и отговорността за управление на окончателната база данни, **която следва да бъде достъпна за транспортните оператори и трети страни, безплатно и във формат, позволяващ цифрово търсене**, от името на Комисията. Целесъобразно е също така

съществуващите такива за леките превозни средства.

да се постигне възможно най-голямо сближаване на процедурите за мониторинг и докладване за тежки превозни средства с вече съществуващите такива за леките превозни средства.

¹⁶ Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.2.2009 г., стр. 1).

¹⁷ Регламент (ЕС) № 510/2011 от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

¹⁶ Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.2.2009 г., стр. 1).

¹⁷ Регламент (ЕС) № 510/2011 от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) В своя пакет за мобилност за 2017 г., наречен „Европа в движение“, Комисията предвиди предложение за стандарти за емисиите на CO₂ от тежки превозни средства за първата половина на 2018 г. Амбициозните цели за емисиите на CO₂ за 2025 г., що се отнася до тежките превозни средства, следва да се разглеждат като крайната цел на тази законодателна пътека и следва да бъдат представени от Комисията най-късно до 30 април 2018 г.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 12 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12б) Комисията следва да разработи, без забавяне, изпитване за удостоверяване на съответствието, задължително извършвано от производителите на оригинално оборудване (ПОО) в реални пътни условия и изготвяно под надзора на независими органи, за да бъдат установени възможните несъответствия между симулираните и действителните стойности на емисиите на CO₂ от тежки превозни средства в тяхната цялост. Независими трети страни следва да имат право да извършват независими изпитвания в технически служби или в акредитирани лаборатории и да имат достъп до необходимите данни. Резултатите от такива изпитвания следва да бъдат обект на мониторинг и докладване в съответствие с настоящия регламент и те следва да бъдат публично достъпни.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 12 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12в) Скандалът „Дизелгейт“, свързан с одобрението на типа на леките превозни средства, доказва важността на ролята на независимите органи по отношение на надзора на изпитванията, извършвани от производителите, и колко е важно също така да се гарантира, че трети страни

разполагат с възможността за извършване на независими изпитвания, тъй като този надзор и тези изпитвания спомагат за повишаване на прозрачността, надеждността и резултатите на системите за проверка, мониторинг и докладване.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на разпоредбите на настоящия регламент за проверка и коригиране на данните от мониторинг, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸.

заличава се

¹⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) С цел да се гарантира, че изискванията към данните и процедурата за мониторинг и докладване запазват актуалността си по отношение на оценката на приноса на парка от тежки превозни средства в ЕС за емисиите на CO₂, както и да се гарантира наличието на данни за нови и усъвършенствани технологии за намаляване на емисиите на CO₂, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение **за по-добро законотворчество** от 13 април 2016 г. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

Изменение

(14) С цел да се гарантира, че изискванията към данните и процедурата за мониторинг и докладване запазват актуалността си по отношение на оценката на приноса на парка от тежки превозни средства в ЕС за емисиите на CO₂, както и да се гарантира наличието на данни за нови и усъвършенствани технологии за намаляване на емисиите на CO₂ **и за да се гарантира подходяща проверка и коригиране на наблюдаваните и съобщаваните данни**, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията, **на резултатите от изпитванията за установяване на съответствието в реални пътни условия и по отношение на определянето на мерките за проверка и коригиране за данните, съобщавани от държавите членки и от производителите по силата на настоящия регламент**. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, **и тези консултации да бъдат проведени** в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. **за по-добро законотворчество**. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички

документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

Обосновка

Много е важно да се гарантира, че Комисията разполага с подходящи средства, процедури и мерки за изпълнение на задачата си по проверка на качеството на наблюдаваните и докладваните данни, както и по коригирането им. Поради това тези мерки следва да бъдат приемани посредством делегирани актове.

Изменение 21

Предложение за регламент Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

С настоящия регламент се определят изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства, регистрирани в Европейския съюз.

Изменение

С настоящия регламент се определят изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства, регистрирани в Европейския съюз, **и за резултатите от изпитването за съответствието на производството на входящите VECTO досиета.**

Изменение 22

Предложение за регламент Член 5 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Датата на производство е датата на **подписване на сертификата за съответствие или, ако е приложимо, датата на подписване на индивидуалния сертификат за одобрение.**

Изменение

Датата на производство е датата на **симулацията, записана в досието с информация на клиента, както е определено в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС).../... [ОВ: Моля, добавете номера на регламента, съдържащ се в документ Ares(2017)1900557].**

Обосновка

Датата на производство, както се предлага от Комисията, възниква по времето на процес, върху който производителите имат слаб контрол. Индивидуалното одобрение се прави от търговците и дистрибуторите по време на регистрацията на превозното средство. Следователно тази дата може настъпи дълго след като превозното средство вече не е под контрола на производителя, като поради тази причина и датата сама по себе си не е известна на производителя. Използването на датата на досието на клиента за CO₂ съответства на датата на съответствие на производството за одобрения тип превозно средство.

Изменение 23

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Производителите докладват за техническите данни, свързани с тежки превозни средства, които попадат в приложното поле на Регламент № [.../...] ⁺.

⁺ **[ОБ: Моля, добавете номера на Регламент (ЕС) [.../...]] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОБ L...,...,).**

Изменение 24

Предложение за регламент Член 6 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Комисията поддържа централен регистър за данните, докладвани в

1. Комисията поддържа централен регистър за данните, докладвани в

съответствие с членове 4 и 5. Данните в регистъра **трябва да бъдат** публично достъпни, с изключение на данните по точки 1, 24, 25, 32, 33, 39 и 40, определени в част Б от приложение I.

съответствие с членове 4 и 5. Данните в регистъра **са** публично достъпни, с изключение на данните по точки 1, **21a**, **21b**, 24, 25, **26a**, 32, 33, **34a**, 39, 40, **73a** и **73b**, определени в част Б от приложение I, **за които Комисията предоставя достъп до тях за трети страни при поискване и в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1367/2006 на Европейския парламент и на Съвета^{1a}.**

^{1a} Регламент (ЕО) № 1367/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 г. относно прилагането на разпоредбите на Орхуската конвенция за достъп до информация, публично участие в процеса на вземане на решения и достъп до правосъдие по въпроси на околната среда към институциите и органите на Общността (ОВ L 264, 25.9.2006 г., стр. 13).

Изменение 25

Предложение за регламент Член 7 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Комисията **може да** извършва собствени проверки на качеството на данните, докладвани съгласно членове 4 и 5.

Изменение

2. Комисията извършва собствени проверки на **точността и** качеството на данните, докладвани съгласно членове 4 и 5. **Този процес може да бъде извършван в диалог с компетентните органи и производителите, като може също да бъде допълнително подпомоган от трети страни.**

Изменение 26

Предложение за регламент Член 7 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните или установи при своя собствена проверка несъответствия в набора от данни, тя предприема, когато е целесъобразно, необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в Централния регистър, посочен в член 6.

Изменение

3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните или установи при своя собствена проверка несъответствия в набора от данни, тя предприема необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в Централния регистър, посочен в член 6. ***На държавите членки и на производителите се предоставя възможност да коригират всякакви грешки в рамките на три месеца от датата на извършените от тях уведомления.***

Когато Комисията установи, че даден производител съзнателно е подправил данните, тя изисква незабавно от компетентните органи да коригират тези данни и да предприемат адекватни мерки в съответствие с Директива 2007/46/ЕО.

Изменение 27

Предложение за регламент Член 7 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Когато проверката от страна на Комисията на точността и качеството на докладваните данни по линия на член 5 установи преднамерено или породено от небрежност неспазване на което и да било от изискванията, установени в настоящия регламент, Комисията налага административна глоба на съответния производител за нарушаване на настоящия регламент. Административната глоба е ефективна, пропорционална и възпираща.

Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 12 за допълване

на настоящия регламент във връзка с несъответствие, изчисляване на административните глоби и метода, по който се събират глобите.

Изменение 28

Предложение за регламент Член 8 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. В анализа се посочват като минимум характеристиките на парка от тежки превозни средства на Съюза, както и тези на всеки производител по отношение на средния разход на гориво и емисиите на CO₂. В него също така се вземат под внимание данните (ако такива са налични) за разпространението на нови и усъвършенствани технологии за намаляване на CO₂.

Изменение

2. В анализа се посочват като минимум характеристиките на парка от тежки превозни средства на Съюза, на всяка държава членка, както и тези на всеки производител по сравним начин по отношение на средния разход на гориво и емисиите на CO₂, като се вземат предвид също така разликите в продуктивния портфейл на производителите и заявеният профил на движението. В него също така се вземат под внимание данните (ако такива са налични) за разпространението на нови и усъвършенствани технологии за намаляване на CO₂ и всички задвижващи системи. ***В анализа, публикуван от Комисията, се отчита също така голямото разнообразие на профили на движението, свързани с парка на тежките превозни средства.***

Изменение 29

Предложение за регламент Член 8 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Не по-късно от 30 юни 2018 г. Комисията публикува график за планираното прилагане на инструмента за моделиране, посочени в член 5, параграф 1, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2400 на Комисията (т.е. VECTO)

за ключови технологии и иновации, които намаляват емисиите от автомобилния товарен транспорт.

Комисията прави прегледи на настоящия регламент и при целесъобразност изготвя законодателни предложения с оглед на разширяване на задълженията за мониторинг и докладване, така че те да обхващат всички категории тежки превозни средства, включително всички алтернативни задвижващи системи, ремаркета и всички нови видове двигатели, задвижвани с алтернативни горива.

Изменение 30

Предложение за регламент Член 8 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 8а

Стандарти за емисиите на CO₂ за тежки превозни средства и изпитвания за установяване на съответствието в реални пътни условия

Комисията, не по-късно от 30 април 2018 г., представя, по целесъобразност, законодателно предложение за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ за тежки превозни средства за 2025 г., в съответствие с целите на Европейския съюз в областта на климата.

Това предложение се придружава от проучване относно мерки за допълнително намаляване на емисиите на CO₂ при пътният транспорт, в т.ч. обучение на водачите, групиране, европейска модулна система (EMS), гуми с малко съпротивление при въртене и

консолидиране на товарите.

Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 12 за допълване на настоящия регламент. Тези делегирани актове определят следното:

а) изпитванията за установяване на съответствието в реални пътни условия се извършва задължително от ПОО, под надзора на независим и акредитиран орган, което ще започне да се прилага не по-късно от 31 декември 2020 г.;

б) на независими трети страни се разрешава да извършват независими изпитвания в техническите служби и акредитираните лаборатории;

в) изпитването и резултатите от него се подлагат на мониторинг и докладване в съответствие с настоящия регламент, а Комисията гарантират, че резултатите са достъпни при поискване от трети страни; както и

г) Комисията представя, въз основа на докладите на държавите членки, ежегоден доклад относно всяко разминаване между изпитването в реални условия на пътя и реалния разход на гориво.

Изменение 31

Предложение за регламент Член 9

Текст, предложен от Комисията

*Предоставяне на изпълнителни
правомоция*

Комисията може, посредством актове за изпълнение, да определя мерките за проверка и коригиране, посочени в член 7, параграфи 2 и 3. Тези актове за изпълнение се приемат

Изменение

заличава се

в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11.

Изменение 32

Предложение за регламент Член 10 – параграф -1 (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

-1. *На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с оглед на допълване на настоящия регламент с цел определяне на мерките за проверка и коригиране, посочени в член 7, параграфи 2 и 3.*

Изменение 33

Предложение за регламент Член 11

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 11

заличава се

Процедура на комитет

1. *Комисията се подпомага от Комитета по изменение на климата, създаден съгласно член 9 от Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²¹. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.*

2. *При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.*

²¹ *Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно механизма за мониторинг на емисиите на парникови газове в Общността и прилагане на Протокола от Киото (ОВ L 49,*

19.2.2004 г., стр. 1).

Изменение 34

Предложение за регламент Член 12 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в **член 10**, 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 **членове 7, параграф 3а, 8а и 10**, се предоставя на Комисията за **срок от пет години** от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Изменение 35

Предложение за регламент Приложение I – част Б – Заглавие – колона 3 („Източник“)

Текст, предложен от Комисията

Източник

Допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]

Изменение

Източник

Изменение 36

Предложение за регламент Приложение I – част Б – таблица – ред 17

Текст, предложен от Комисията

Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнени е 1 към приложения е I към Регламент [.../...]	Описание
17	номинална мощност на двигателя	1.2.2.	Основни спецификации на двигателя

<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнени е 1 към приложени е I към Регламент [.../...]	Описание
17	номинална мощност на двигателя	1.2.2	Основни спецификац ии на двигателя

Изменение 37

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 21 а (нов)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
21a	WHSC g/kWh и CO₂		Основни спецификаци и на двигателя

Изменение 38

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 21 б (нов)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към	Описание

		Регламент [.../...]	
<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
21б	WHTC g/kWh и CO₂		Основни спецификации и на двигателя

Изменение 39

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 26 а (нов)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
26а	Ефективност на предавателния механизъм		Основни спецификации и на предавателния механизъм

Изменение 40

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 34 а (нов)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
34a	<i>Ефективност на оста</i>		<i>Основни спецификации и на оста</i>

Изменение 41

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 56

Текст, предложен от Комисията

56	профил на движението (пътуване на дълги разстояния, регионално пътуване, градско пътуване, строителство)	2.1.1	Параметри на математическото моделиране (за всяка комбинация профил на движение/товар/гориво)
----	--	-------	---

Изменение

56	профил на движението (пътуване на дълги разстояния, <i>пътуване на дълги разстояния (европейска модулна система – ЕМС)</i> , регионално пътуване, <i>регионално пътуване (европейска модулна система – ЕМС)</i> , градско пътуване, строителство)	2.1.1	Параметри на математическото моделиране (за всяка комбинация профил на движение/товар/гориво)
----	---	-------	---

Изменение 42

Предложение за регламент Приложение I – част Б – таблица – ред 57 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
-------	-------------------------	--	----------

Изменение

Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
-------	-------------------------	---	----------

57a	Гориво (дизел/бензин/ВНГ/СПГ/...)	2.1.3	Параметр и на математи ческото моделиран е (за всяка комбинаци я профил на движение/ товар/гори во)
------------	--	--------------	--

Изменение 43

Предложение за регламент Приложение I – част Б – таблица – ред 67

Текст, предложен от Комисията

Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
67	емисии на CO ₂ (изразени в g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	Емисии на CO ₂ и разход на гориво (за всяка комбинация профил на движение/товар/гориво)

Изменение

Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
67	емисии на CO ₂ (изразени в g/km g/t-km, g/p-km, g/m²-km , g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	Емисии на CO ₂ и разход на гориво (за всяка комбинация профил на движение/товар/гориво)

Изменение 44

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 73 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание

<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
73a	<i>Резултати от изпитванията за проверка на съответствието на производството</i>		<i>Съответствие на производството</i>

Изменение 45

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 73 б (нов)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
73б	<i>Резултати от изпитванията в пътни/реални условия</i>		

Изменение 46

Предложение за регламент Приложение I – част Б – ред 74 а (нов)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание

<i>Изменение</i>			
Номер	Параметри за мониторинг	Източник допълнение 1 към приложение I към Регламент [.../...]	Описание
74a	<i>Резултати от изпитванията за последваща проверка</i>		

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Глобалното затопляне е реален проблем, който трябва да бъде решен с ясни и смели решения; Европейският съюз, в Европейският съвет от октомври 2014 г., определи обвързваща и амбициозна цел за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) с поне 40% до 2030 г.

Транспортният сектор следва да има значителен принос за постигането на тази цел, като се има предвид, че през 2014 г. 25% от емисиите на въглероден диоксид от сектора на автомобилния транспорт бяха произведени от тежкотоварните превозни средства, т.е. 5% от общия обем на емисиите на въглероден диоксид в Европейския съюз.

Емисиите на CO₂ и разходът на гориво от нови тежки превозни средства, пускани на пазара на ЕС, не са били предмет на сертифициране, мониторинг и докладване по обективен и сравним начин, какъвто вече е случаят с леките автомобили и микробусите; поради тази липса на законодателни текстове понастоящем не разполагаме с налични надеждни данни относно конфигурацията на парка на тежкотоварните превозни средства, регистрирани в Европейския съюз, относно неговото развитие във времето и потенциалното му въздействие върху емисиите на CO₂.

Тази липса на яснота представлява ограничение на първо място за транспортните дружества, в основната си част малки и средни предприятия, за които горивото представлява повече от една четвърт от преките разходи, но също и за местните администратори, които при покупка на нови превозни средства за обществения транспорт не са в състояние да знаят кои са най-ефективните модели, налични на пазара.

Липсата на прозрачност също намалява конкуренцията между производителите, които нямат стимули да създават иновации, и затруднява предприемането на съвместни действия на национално и европейско равнище за намаляване на емисиите на парникови газове от тежкотоварни превозни средства.

В Стратегията за тежкотоварни превозни средства от 2014 г. Комисията реши да предприеме конкретни действия за попълване на тези пропуски в информацията, за постигане на пълна прозрачност на пазара и за получаване на сигурни и проверими данни за емисиите на CO₂ и за потреблението на гориво от тежкотоварни превозни средства, така че в крайна сметка да бъдат определени стандарти за емисиите на CO₂ от тези превозни средства.

На първо място, Комисията разработи инструмента за математическо моделиране „VECTO“ за изчисляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства по начин, който е сравним и ефективен от гледна точка на разходите.

Второ, Комисията предложи нов регламент за определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво за нови тежки превозни средства (т. нар. „регламент за сертифициране“) съгласно действащото законодателство за одобряване на типа, който трябва да влезе в сила през февруари 2018 г.

По смисъла на регламента относно сертифицирането ще трябва да се извършва математическо моделиране с помощта на VECTO за емисиите на CO₂ и разхода на гориво на всяко ново ТПС, попадащо в неговия обхват, което се пуска на пазара в ЕС.

Регламентът относно сертифицирането дава само частичен отговор на слабостите по отношение на прозрачността, тъй като информацията относно съответните експлоатационни характеристики на дадено превозно средство ще бъде предоставяна само на конкретния купувач на превозното средство и на националните органи на държавата, в която е регистрирано превозното средство.

На трето място, с въпросното предложение за регламент Комисията предлага мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ и на потреблението на нови тежки превозни средства, които са предмет на процедурата за сертифициране, с цел попълване на информационните пропуски и за постигане на пълна прозрачност на пазара. При тази трета фаза ще бъдат наблюдавани данните от сертифицирането, получени от производителите. С изключение на данните, запазени само за Комисията, това ще се предоставя на разположение на обществеността. Държавите членки следва да подават данни, свързани с всички нови превозни средства, регистрирани за първи път в Съюза.

Последната стъпка ще бъде определянето на амбициозни стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, като докладчикът изразява надежда, че Комисията ще представи това предложение през първото тримесечие на 2018 г. с оглед на неговото приемане преди края на настоящия парламентарен мандат.

Докладчикът споделя подхода на Комисията и пътя, изминат до настоящия момент, за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ за тежкотоварни автомобили, но счита, че е необходимо да се направят известни промени за допълнително засилване на това предложение за регламент.

На първо място, е необходимо да се изясни по-добре връзката между предложението за регламент относно мониторинга и докладването и предложението за регламент относно сертифицирането, по-специално по отношение на тяхното съответно приложно поле.

Измененията, внесени от докладчика, поясняват, че от производителите ще се изисква да представят само данните, отнасящи се до типове превозни средства, за които се прилага Регламентът относно сертифицирането.

Държавите членки следва да подават данни, свързани с всички нови превозни средства, регистрирани за първи път в Съюза.

Тъй като регламентът относно сертифицирането ще бъде разработван на последователни етапи, е важно Комисията да изработи във възможно най-кратък срок график, в който да бъдат определени ясно сроковете и начините, по които софтуерът VECTO ще се прилага за различните видове тежкотоварни превозни средства, които все още не са обхванати, включително всички автобуси, някои видове камиони и ремаркета, тежкотоварни превозни средства с електрическо или хибридно задвижване и превозни средства, захранвани с алтернативни горива, които ще бъдат на разположение на пазара, както и че е важно изпитването и експлоатацията на софтуера VECTO да бъдат актуализирани

за тези различни видове превозни средства.

Друг ключов въпрос, по който докладчикът реши да действа, се отнася до прозрачността на системата.

С измененията, внесени от докладчика, се предлага да бъде създадена пълна прозрачност на пазара с отстраняване на съществуващите пропуски по отношение на информацията, като по този начин се дава възможност на операторите в отрасъла да правят по-добре информиран избор при покупка, а на производителите се осигурява по-силен стимул за иновации и за предоставяне на публичните органи на достъп до пълните данни с цел разработване и прилагане на политики за насърчаване на използването на тежкотоварни превозни средства, които са по-ефикасни и замърсяват околната среда в по-малка степен, като например чрез пътни такси и данъци.

За да бъде постигната тази цел, докладчикът сметна за целесъобразно да включи в приложение I, част Б, в което под формата на индекс се съдържат данни, които производителите следва да наблюдават и да съобщават на Комисията, резултатите от изпитванията за съответствие на производството (СП).

Данните, изброени в приложение I, част Б, ще бъдат разделени на две основни категории: тези, които следва да бъдат докладвани на Комисията и бъдат предоставяни като публично достояние, и тези, които трябва да бъдат съобщавани на Комисията и които, при наличието на условия, определени в Регламент 1367/2006, ще могат да бъдат препращани на трети страни при поискване.

Тези трети страни, като например университети, изследователски центрове, НПО, региони и др., ще бъдат в състояние да извършват независими проверки на достоверността на данните, предоставени от производителите, като по този начин ще бъдат избягвани нови скандали, като например скандалът, свързан с емисиите от дизелови двигатели за автомобили (т.нар. „дизелгейт“), както и създаването на нови картели, като например санкционираният неотдавна от Комисията картел, при който беше разкрито участието на основните производители на камиони.

Докладчикът също така отправя искане към Комисията да изготви възможно най-скоро тест за проверка по пътя на емисиите на CO₂ от ТПС, който да се извършва в реални условия, за да могат да се правят проверки на евентуални несъответствия между симулираните стойности на CO₂ и реалните стойности на емисиите от дадено превозно средство, който да се извършва под надзора на независими органи и резултатите от който ще трябва да бъдат наблюдавани и съобщавани съгласно настоящия регламент.

Що се отнася до доклада, който Комисията трябва да публикува ежегодно, докладчикът счита, че е важно докладваните данни да бъдат обобщавани не само за всяка държава членка и за всеки производител, но и да бъдат разглеждани различните продуктови портфейли на производителите и профилите на движение на различните превозни средства, така че да бъде предотвратявано подаването на непълни и изкривени данни и да бъде отразявана по-вярно действителността.

Докладчикът също така счита, че по отношение на проверките на качеството на данните, които производителите и държавите членки са длъжни да докладват на Комисията по силата на настоящия регламент, е необходимо да бъдат предвидени административни

санкции при разкриването на нередности или несъответствия, като например съобщаването на данни, различни от удостоверените, или съобщаване на непълни данни.

В заключение, докладчикът счита, че за да се гарантира, че Комисията разполага с адекватни средства, процедури и мерки за изпълнение на своите задачи за проверка на качеството на данните, които са обект на мониторинг и докладване, и за да може да извършва корекции, тези мерки следва да бъдат приемани чрез делегирани актове.

8.12.2017

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 относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Докладчик по становище: Никола Капуто

КРАТКА ОБОСНОВКА

ЕС си е поставил амбициозни цели за намаляване на емисиите до 2030 г., за което транспортният сектор трябва да даде своя принос. Секторът на тежкотоварните превозни средства (ТПС) е значителен източник на емисии, които представляват 5% от общите емисии на ЕС или около 20% от всички емисии от транспорт и близо 25% от емисиите от автомобилния транспорт. Ако не се предприемат допълнителни действия се предвижда емисиите от сектора да се увеличат до около 30% през 2050 г.

В същото време емисиите на CO₂ и разходът на гориво на нови ТПС до момента не са били обект на обективен и подлежащ на съпоставка мониторинг, поради което не са налице достоверни данни относно размера им на равнището на автомобилния парк и по отношение на всяко отделно превозно средство. Понастоящем информацията, достъпна за купувачите на нови ТПС по отношение на разхода на гориво се основава на различни методологии за изпитване и за симулация в зависимост от конкретния производител на ТПС и поради това данните не са пряко съпоставими. Този недостиг на информация води до: 1) по-слаб конкурентен натиск върху производителите на ТПС за насърчаване на иновациите и внедряването на енергийно ефективни технологии; 2) транспортни оператори, които в по-голямата си част са МСП, неспособни да изберат най-доброто по отношение на горивната ефективност и пестенето на горивни разходи превозно средство; и 3) възпрепятстване на действията на национално равнище или на равнището на ЕС за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС.

За преодоляването на този недостиг на информация, в Стратегията за ТПС за 2014 г. Комисията предложи следния тристепенен подход: първата мярка беше разработване на ИТ инструмент за симулиране, т.нар. VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool, инструмент за изчисляване на енергийното потребление на превозното средство),

за изчисляване по съпоставим начин на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от ТПС на различните ТПС и за всички производители. Втората стъпка беше разработването на методология за сертифициране за емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови ТПС, преди да бъдат пуснати на пазара на ЕС, съгласно законодателството за одобряване на типа.

Последната стъпка, представлявана от настоящето предложение, ще осигури достъпност на информацията за всички заинтересовани лица, така че всички относими данни, изчислени от производителите в съответствие с методологията за сертифициране да бъдат наблюдавани, докладвани и публикувани на равнището на ЕС и да бъдат достъпни за публичните органи, транспортните оператори и производителите на превозни средства.

Настоящото предложение за регламент определя точни изисквания за мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови ТПС, регистрирани в ЕС. От 2020 г. нататък компетентните органи на държавите членки и производителите на ТПС трябва да представят списък с параметри (като например разходът на гориво при различните цикли на кормуване и за различните показатели, емисиите CO₂ и спецификациите на превозното средство и на използваните технологии) за всички нови превозни средства, пуснати на пазара. Европейската агенция за околна среда ще управлява на европейско равнище централна база данни на предоставените данни, които ще бъдат достъпни за обществеността (с изключение на някои чувствителни данни). Производителите и компетентните органи ще носят отговорност за точността и качеството на предоставените данни. Въпреки това Комисията може да предприеме собствена проверка на качеството на предоставените данни и, когато е целесъобразно, да предприеме необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в централния регистър. Комисията ще подготвя годишен доклад с анализ на данните, предадени от държавите членки и от производителите. Анализът ще включва данни за средния разход на гориво и за емисиите на CO₂ от автомобилния парк на ТПС на Съюза като цяло, както и на автомобилния парк на всеки производител. В него следва също така се вземат под внимание данните относно разпространението на нови и усъвършенствани технологии за намаляване на CO₂.

Докладчикът приветства настоящето предложение за наблюдение и разпространяване на данни относно разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от новорегистрираните ТПС в ЕС въз основа на общоприета методология. Въпреки че горивната ефективност на ТПС се подобри през последните десетилетия, транспортните дружества на ЕС, които в по-голямата си част са МСП и осъществяват дейност само с няколко превозни средства, все още нямат достъп до стандартизирана информация за оценка на технологии за горивна ефективност и за сравняване на камиони, за да направят най-добрия информиран избор за покупка в съответствие с техните потребности и да намалят своите разходи за гориво, които съставляват близо една четвърт от оперативните им разходи.

С предложението също така се изпълнява Европейската стратегия от 2016 г. за мобилност с ниски емисии, чиито цели включват намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт с поне 60% до 2050 г. и драстично намаляване на емисиите на замърсители на въздуха. За постигането на тази цел не може да се пренебрегне нито една разумна мярка за намаляване на емисиите и от ТПС. През последните 20 години са въведени обвързващи пределни стойности на CO₂ за

пътнически автомобили и микробуси в ЕС. Междувременно по отношение на тежкотоварните превозни средства до този момент не се прилагат съизмерими пределни стойности на CO₂. Комисията планира да представи предложения за евентуално включване на стандарти за емисиите от ТПС. Това обаче може да бъде направено единствено въз основа на подходящ мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ въз основа на общоприета методология.

Докладчикът счита, че е важно да се гарантира, че официалните данни VECTO за разхода на гориво и за емисиите на CO₂, са обществено достъпни. Също така, след като анализира придобития опит със системата VECTO, Комисията следва да представи предложения за въвеждане по отношение на ТПС на изпитвания на емисиите при реални условия на движение.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да вземе предвид следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 3 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3а) За да се гарантира постигането на тази цел, държавите членки следва да събират най-добрите практики от областта на обучението по енергийно ефективно управление и да насърчават използването на посоченото обучение. Също така следва да се насърчава използването на нови технологии, които увеличават ефикасността и намаляват разхода на гориво и емисиите на CO₂, както и използването на по-аеродинамичен дизайн и оптимизирането на плановете за товарене. С оглед намаляване на разхода на гориво държавите членки следва да обмислят използването на средства за модернизиране и осъвременяване на парка от ТПС и поддръжката и подобряването на пътищата, както и да насърчават използването на гуми с малко съпротивление при въртене и по-леки ремаркета, както и използването на алтернативни горива като водород или горива, произведени от рециклирането и преработването на пластмаси.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 3 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3б) За да бъде възможно

спазването на Парижкото споразумение, емисиите на парникови газове от транспорта трябва да бъдат близко до нула до 2050 г.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 3 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3в) С цел постигане на напредък към намаляване с 60% на емисиите от транспорта до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г. е важно Комисията да преразгледа и актуализира инструмента за изчисляване на енергийното потребление на превозното средство (Vehicle Energy Consumption calculation Tool, VECTO), за да продължи да гарантира съпоставимостта и ефективността при изчисляването на разхода на гориво и емисиите на CO₂ от тежки превозни средства.

Обосновка

Методиката VECTO например не включва аеродинамиката на ремаркетата, която има значителен потенциал за намаляване на емисиите. В сегашната версия на VECTO не се отчитат подобренията на ремаркетото, тъй като в методиката VECTO ремаркетото се определя само като „стандартно“ ремарке; същата ситуация е налице и по отношение на намаляването на разхода на гориво, свързано с хибридните системи за задвижване: сегашният инструмент VECTO не е проектиран да отчита тази категория технологични подобрения.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4) Емисиите на парникови газове от камиони и автобуси, т.е. от тежки превозни средства, представляват

(4) Емисиите на парникови газове от камиони и автобуси, т.е. от тежки превозни средства, представляват

понастоящем около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт в Съюза и се очаква да продължат да нарастват до 2030 г. За да се подпомогне необходимото намаляване на емисиите в транспортния сектор, трябва да се въведат ефективни мерки за ограничаване на емисиите от тежки превозни средства.

понастоящем около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт **и една пета от всички емисии от транспорта** в Съюза и се очаква да продължат да нарастват **бързо** до 2030 г. За да се подпомогне необходимото намаляване на емисиите в транспортния сектор, трябва да се въведат **редица** ефективни **и своевременни** мерки за ограничаване на емисиите от **производството и употребата на** тежки превозни средства.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4a) Необходим е приносът на редица мерки, включващи транспортната ефикасност, алтернативните горива, пътната инфраструктура, технология и интермодалност, свързана с превозните средства, за да се създаде всеобхватен подход по отношение на намаляването на емисиите в транспортния сектор. Що се отнася до тежките превозни средства, намаления на емисиите може да се постигнат и чрез разработване на решения и създаването на стимули за оптимизация на товара, групиране на различни превозни средства, обучение на водачите, обновяване на парка, намаляване на задръстванията и инвестиции за поддръжка на инфраструктурата.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) В съобщението си от 2014 г. „Стратегия за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂¹³ от тежкотоварни превозни средства“, Комисията констатира, че предпоставка за въвеждането на такива мерки е наличието на регламентирана процедура за определяне на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво;

¹³ COM(2014) 285 final.

Изменение

(5) В съобщението си от 2014 г. „Стратегия за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂¹³ от тежкотоварни превозни средства“, Комисията констатира, че предпоставка за въвеждането на такива мерки е наличието на регламентирана процедура за определяне на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво. ***В пакета си за мобилност „Европа в движение“ от 2017 г. Комисията предвижда да представи предложение за стандарти за тежките превозни средства през първата половина на 2018 г. Своевременното публикуване на това предложение е от решаващо значение, за да се даде възможност за бързо приемане на тези нови стандарти***

¹³ COM(2014) 285 final.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) Въпреки че горивната ефективност на тежкотоварните превозни средства се подобри през последните десетилетия, транспортните дружества, които в по-голямата си част са МСП и осъществяват дейност само с няколко превозни средства, все още нямат достъп до стандартизирана информация за оценка на технологии за горивна ефективност и за сравняване на превозни средства, за да направят най-добрия информиран избор за покупка и да намалят своите разходи за гориво, които съставляват

близо една четвърт от оперативните им разходи.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) Информацията относно характеристиките на моторното превозно средство по отношение на емисиите на CO₂ и разхода на гориво следва да бъде публично достъпна, за да могат всички оператори на превозни средства да вземат добре информирани решения за **покупка**. Всички производители на превозни средства ще могат да сравняват характеристиките на своите превозни средства с тези на други модели. Това ще увеличи стимулите за иновации и следователно и конкурентоспособността. Тази информация също така ще предостави на лицата, определящи политиките на равнището на ЕС и на държавите членки, солидна основа за разработване на политики за насърчаване на въвеждането на превозни средства с подобрена енергийна ефективност. Следователно е целесъобразно стойностите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво, установени за всяко ново тежко превозно средство съгласно Регламент (ЕС) [...] на Комисията¹⁵ [правилната препратка да се вмъкне от Службата за публикации] да подлежат на мониторинг и докладване на Комисията и да се публикуват.

Изменение

(7) Информацията относно характеристиките на моторното превозно средство по отношение на емисиите на CO₂ и разхода на гориво следва да бъде публично достъпна, за да могат всички оператори на превозни средства да вземат добре информирани решения **и за да могат трети лица да осъществяват мониторинг на усилията, положени за ограничаване на CO₂ емисиите**. Всички производители на превозни средства ще могат да сравняват характеристиките на своите превозни средства с тези на други модели. Това ще увеличи стимулите за иновации и следователно и конкурентоспособността. Тази информация също така ще предостави на лицата, определящи политиките на равнището на ЕС и на държавите членки, солидна основа за разработване на политики за насърчаване на въвеждането на превозни средства с подобрена енергийна ефективност **и ще повиши надеждността на инструмента VECTO, ще подобри прозрачността, и също така ще стимулира иновациите и конкурентоспособността**. С цел улесняване на съпоставимостта на данните за CO₂ и гарантиране на качество и прозрачност на данните, следователно е целесъобразно стойностите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво, установени за всяко ново тежко превозно средство съгласно Регламент (ЕС) [...] на Комисията¹⁵ [правилната препратка да се вмъкне от Службата за публикации] да подлежат

на мониторинг и докладване на Комисията и да се публикуват **незабавно въз основа на хармонизирана методология и по уеднаквен начин.**

¹⁵ Регламент (ЕС) [...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L.....).

¹⁵ Регламент (ЕС) [...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L.....).

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се опознаят напълно конфигурацията на парка от тежки превозни средства в Съюза, неговото развитие във времето и потенциалното му въздействие върху емисиите на CO₂, е целесъобразно да се въведат мониторинг **и** докладване на данните за регистрацията на всички нови тежки превозни средства и всички нови ремаркета, включително данни за системите за задвижване и за **съответните** каросерии.

Изменение

(8) За да се опознаят напълно конфигурацията на парка от тежки превозни средства в Съюза, неговото развитие във времето и потенциалното му въздействие върху емисиите на CO₂, е целесъобразно да се въведат мониторинг, докладване на данните за регистрацията на всички нови тежки превозни средства и всички нови ремаркета, включително данни за **ефективността на** системите за задвижване и **двигателите, както и за най-подходящите** каросерии **и компоненти. Важно е установяването на тясно сътрудничество в областта на мониторинга и докладването между компетентните органи на държавите членки и производителите на превозни средства.**

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво ще бъдат на разположение за някои нови тежки превозни средства, регистрирани през [2019] г. Считано от тази дата, компетентните органи на държавите членки следва да бъдат задължени да предоставят данни за нови регистрации, а производителите следва да бъдат задължени да предоставят техническите данни, отнасящи се за **тези превозни средства**.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Технически данни, които са от **съществено** значение за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на дадено превозно средство, следва да са публично достъпни, за да се увеличи прозрачността на спецификациите на превозните средства и свързаните с тях характеристики, както и за да се насърчи конкуренцията между производителите. Данни не следва да се публикуват единствено ако те са чувствителни с оглед на съображения за защита на личните данни или с оглед на лоялната конкуренция. **Очевидно е обаче, че** е в интерес на обществото **да са достъпни** техническите данни, които са от **съществено** значение за **определяне** на **експлоатационните характеристики** на **превозните средства**. **Поради това за такива**

Изменение

(9) Данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво ще бъдат на разположение за някои нови тежки превозни средства, регистрирани през [2019] г. Считано от тази дата, компетентните органи на държавите членки следва да бъдат задължени да предоставят данни за нови регистрации, а производителите следва да бъдат задължени да предоставят техническите данни, отнасящи се за **превозните средства, за които са налични исканите данни**.

Изменение

(10) Технически данни, които са от значение за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на дадено превозно средство, следва да са публично достъпни, за да се увеличи прозрачността на спецификациите на превозните средства и свързаните с тях характеристики, както и за да се насърчи конкуренцията между производителите. Данни не следва да се публикуват единствено ако те са чувствителни с оглед на съображения за защита на личните данни или с оглед на лоялната конкуренция. **Тъй като очевидно** е в интерес на обществото техническите данни, които са от значение за **определянето и оценката** на **разхода на гориво** на **дадено превозно средство, всички докладвани данни следва да са публично достъпни**

данни не следва да се отменя задължението за предоставяне на публичен достъп.

с изключение на личните данни и чувствителните от търговска гледна точка данни.

Комисията следва да оцени целесъобразността на предоставянето на достъп до посочените данни по анонимен начин и при поискване от определени трети лица, както и на условията, при които това следва да бъде извършвано, без да се застрашава конкуренцията и, при необходимост, да направи законодателно предложение за изменение на настоящия регламент в това отношение.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

(11) **Важно** е да се гарантира, че данните, които подлежат на мониторинг и докладване, са стабилни и надеждни. Поради това Комисията следва да разполага със средства за проверка и когато е необходимо — за коригиране на окончателните данни. Затова в изискванията за мониторинг следва също да бъдат предвидени параметри, позволяващи адекватното проследяване и проверка на данните.

Изменение

(11) **Като се има предвид, че компетентните органи на държавите членки заедно с производителите на превозни средства са отговорни за точността и качеството на представените данни (списък на параметрите: разход на гориво при различните цикли на управление, емисии на CO₂, спецификации на превозните средства и използвани технологии), е важно** да се гарантира, че данните, които подлежат на мониторинг и докладване, са стабилни и надеждни. Поради това Комисията следва да разполага със средства за проверка и когато е необходимо — за коригиране на окончателните данни. Затова в изискванията за мониторинг следва също да бъдат предвидени параметри, позволяващи адекватното проследяване и проверка на данните, **като винаги се вземат под надлежно внимание**

правилата за защита на личните данни.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) Комисията следва, след като анализира придобития опит с инструмента за изчисляване на енергийното потребление на превозното средство (Vehicle Energy Consumption calculation Tool, VECTO), да представи законодателни предложения за изпитване в реални условия на движение на емисиите от тежкотоварните превозни средства;

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на разпоредбите на настоящия регламент за проверка и коригиране на данните от мониторинг, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

заличава се

Обосновка

Много е важно да се гарантира, че Комисията разполага с подходящи средства, процедури и мерки за изпълнение на задачата си по проверка на качеството на наблюдаваните и докладваните данни, както и по коригирането им. Поради това тези мерки следва да бъдат приемани посредством делегирани актове.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) С цел да се гарантира, че изискванията към данните и процедурата за мониторинг и докладване запазват актуалността си по отношение на оценката на приноса на парка от тежки превозни средства в ЕС за емисиите на CO₂, както и да се гарантира наличието на данни за нови и усъвършенствани технологии за намаляване на емисиите на CO₂, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, в съответствие с принципите, заложи в Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

Изменение

(14) С цел да се гарантира, че изискванията към данните и процедурата за мониторинг и докладване запазват актуалността си по отношение на оценката на приноса на парка от тежки превозни средства в ЕС за емисиите на CO₂, както и да се гарантира наличието на данни за нови и усъвършенствани технологии за намаляване на емисиите на CO₂ **и за да се гарантира подходяща проверка и коригиране на наблюдаваните и съобщаваните данни**, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, в съответствие с принципите, заложи в Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

Обосновка

Много е важно да се гарантира, че Комисията разполага с подходящи средства, процедури и мерки за изпълнение на задачата си по проверка на качеството на наблюдаваните и докладваните данни, както и по коригирането им. Поради това тези мерки следва да бъдат приемани посредством делегирани актове.

Изменение 16

Предложение за регламент

Член 6 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Централен регистър за данни относно тежките превозни средства

Изменение

Централна база данни относно тежките превозни средства

Изменение 17

Предложение за регламент

Член 6 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Комисията поддържа **централен регистър** за данните, докладвани в съответствие с членове 4 и 5. **Данните в регистъра трябва да бъдат публично достъпни**, с изключение на данните по точки 1, 24, 25, 32, 33, 39 и 40, определени в част Б от приложение I.

Изменение

1. Комисията поддържа **централна база данни** за данните, докладвани в съответствие с членове 4 и 5. **Базата данни е публично достъпна, безплатна и в цифров формат, позволяващ търсене**, с изключение на данните по точки 1, 4, 5, 23, 24, 25, 32, 33, 39 и 40, определени в част Б от приложение I. **Преди публикуването на данни Комисията информира държавите членки и засегнатите производители. Комисията оценява целесъобразността на предоставянето на достъп до посочените в първа алинея данни по анонимен начин и при поискване от определени трети лица, както и на условията, при които това следва да бъде извършвано, без да се застрашава конкуренцията и, при необходимост, да направи законодателно предложение за изменение на настоящия регламент в това отношение.**

Изменение 18

Предложение за регламент

Член 7 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Комисията **може да** извършва собствени проверки на качеството на данните, докладвани съгласно членове 4 и 5.

Изменение

2. Комисията извършва собствени проверки на качеството на данните, докладвани съгласно членове 4 и 5, **редовно и въз основа на представителна извадка. Тя може да извършва проверки, за да провери качеството на методите, използвани за получаване на данни, като използва всички налични и подходящи технологии за изпитване и измерване.**

Изменение 19

Предложение за регламент

Член 7 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните или установи при своя собствена проверка несъответствия в набора от данни, тя предприема, **когато е целесъобразно**, необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в **Централния регистър**, посочен в член 6.

Изменение

3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните или установи при своя собствена проверка несъответствия в набора от данни, тя предприема необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в **базата данни, посочена** в член 6. **На държавите членки и на производителите се предоставя възможност да коригират грешки в рамките на три месеца от датата на уведомленията.**

Когато Комисията установи, че даден производител съзнателно е подправил данните, тя изисква незабавно от компетентните органи да ги коригират и да предприемат адекватни мерки в съответствие с Директива 2007/46/ЕО.

Изменение 20

Предложение за регламент Член 7 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. В случай че бъде подаден сигнал за лоши практики или грешки в информацията и данните, изпратени на Комисията, подалите сигнала лица следва да получат специално признание и закрила в рамките на общата правна уредба за защита на лицата, сигнализиращи за нередности, предвид риска, пред който са изправени, и общия интерес от тях. Ако такива лоши практики са докладвани на компетентните органи на държава членка и/или на производителите и Комисията не е била надлежно информирана за това, Комисията разполага с правомощия да вземе мерки за санкциониране чрез приемане на делегирани актове.

Изменение 21

Предложение за регламент Член 8 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. В анализа се посочват като минимум характеристиките на парка от тежки превозни средства на Съюза, както и тези на всеки производител по отношение на средния разход на гориво и емисиите на CO₂. В него също така се вземат под внимание данните (ако такива са налични) за разпространението на нови и усъвършенствани технологии за намаляване на CO₂.

2. В анализа се посочват като минимум характеристиките на парка от тежки превозни средства на Съюза, както и тези на всеки производител по отношение на разхода на гориво и емисиите на CO₂ за различните цикли на експлоатация на двигателя, според използваното в системата VECTO каталогизиране. В него също така се вземат под внимание данните (ако такива са налични) за разпространението на нови и усъвършенствани технологии за намаляване на CO₂, включително алтернативни двигатели и/или алтернативни горива. ***Сравнението на***

производителите се извършва за всяка функционална транспортна група, за да се гарантира валидността на сравненията.

Обосновка

Производителите на превозни средства често предлагат свое оборудване за напълно различни транспортни функции. Съответно характеристиките на производителите не могат да се измерват чрез простото им сравняване, тъй като това, което трябва да се сравнява, е например пътуване по магистрала или на кратки градски разстояния.

Изменение 22

Предложение за регламент Член 8 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Комисията прави преглед най-късно до 2020 г. на процедурата за изпитване VECTO без неоправдано забавяне и по технологично неутрален начин, с цел включване на всички категории тежкотоварни превозни средства, ремаркета и всички превозни средства, използващи алтернативни горива, като хибридни задвижващи системи и такива с нулеви емисии, и докладва всички данни от значение.

Изменение 23

Предложение за регламент Член 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 9

заличава се

Предоставяне на изпълнителни правомощия

Комисията може, посредством актове за изпълнение, да определя

мерките за проверка и коригиране, посочени в член 7, параграфи 2 и 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11.

Обосновка

Много е важно да се гарантира, че Комисията разполага с подходящи средства, процедури и мерки за изпълнение на задачата си по проверка на качеството на наблюдаваните и докладваните данни, както и по коригирането им. Поради това тези мерки следва да бъдат приемани посредством делегирани актове.

Изменение 24

**Предложение за регламент
Член 10 – параграф 1 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за допълване на настоящия регламент с цел да определи мерките за проверка и коригиране, посочени в член 7, параграфи 2 и 3.

Обосновка

Много е важно да се гарантира, че Комисията разполага с подходящи средства, процедури и мерки за изпълнение на задачата си по проверка на качеството на наблюдаваните и докладваните данни, както и по коригирането им. Поради това тези мерки следва да бъдат приемани посредством делегирани актове.

Изменение 25

**Предложение за регламент
Член 11**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 11

заличава се

Процедура на комитет

***Комисията се подпомага от
Комитета по изменение на климата,***

създаден съгласно член 9 от Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Обосновка

Много е важно да се гарантира, че Комисията разполага с подходящи средства, процедури и мерки за изпълнение на задачата си по проверка на качеството на наблюдаваните и докладваните данни, както и по коригирането им. Поради това тези мерки следва да бъдат приемани посредством делегирани актове.

Изменение 26

**Предложение за регламент
Приложение I – част Б – таблица – ред 26 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**26а. ефективност на
предавателния механизъм**

Изменение 27

**Предложение за регламент
Приложение I – част Б – таблица – ред 34 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

34а. ефективност на оста

ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Мониторинг и докладване на емисиите на CO2 и разхода на гориво на нови тежки превозни средства
Позовавания	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.6.2017
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	TRAN 15.6.2017
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Nicola Caputo 30.6.2017
Разглеждане в комисия	11.10.2017
Дата на приемане	4.12.2017
Резултат от окончателното гласуване	+: 28 -: 4 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Marian-Jean Marinescu, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Заместници (чл. 200, пар. 2), присъстващи на окончателното гласуване	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Zīle
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Nicola Caputo, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Janusz Zemke

4	-
EFDD	Mike Hookem
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	0

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Мониторинг и докладване на емисиите на CO2 и разхода на гориво на нови тежки превозни средства		
Позовавания	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
Дата на представяне на ЕП	31.5.2017		
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.6.2017		
Подпомагащи комисии Дата на обявяване в заседание	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
Неизказано становище Дата на решението	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
Докладчици Дата на назначаване	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
Разглеждане в комисия	6.11.2017		
Дата на приемане	24.1.2018		
Резултат от окончателното гласуване	+: –: 0:	36 24 3	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Joëlle Mélin, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Nikos Androulakis, Eleonora Evi, Elena Gentile, Rebecca Harms, Martin Häusling, Norbert Lins, Nuno Melo, Ulrike Müller, Marijana Petir, Christel Schaldemose, Bart Staes, Keith Taylor, Carlos Zorrinho		
Заместници (чл. 200, пар. 2), присъстващи на окончателното гласуване	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
Дата на внасяне	30.1.2018		

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

36	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Julie Girling, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck, Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
S&D	Nikos Androulakis, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Rebecca Harms, Martin Häusling, Bart Staes, Keith Taylor

24	-
ECR	Bolesław G. Piecha
EFDD:	Julia Reid
ENF :	France Jamet, Joëlle Mélin
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Nuno Melo, Miroslav Mikolášik, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EPP	José Inácio Faria

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“