



Документ за разглеждане в заседание

A9-0150/2022

18.5.2022

*****I**

ДОКЛАД

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Ян Хойтема

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

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.....67	67
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА.....71	71
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ115	115
ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....157	157
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ159	159

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2021)0556),
 - 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 в Парламента (C9-0322/2021),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид мотивираното становище, изпратено от Сената на Ирландия в рамките на Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност, в което се заявява, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 19 януари 2022 г.,
 - като взе предвид становището на Комитета на регионите от 27 януари 2022 г.,
 - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и комисията по транспорт и туризъм,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (A9-0150/2022),
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 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °С над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °С над равнищата от прединдустриалния период.

Изменение

(1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2°С над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5°С над равнищата от прединдустриалния период. ***С приемането на Пакта за климата от Глазгоу през ноември 2021 г. страните по него признаха, че задържането на покачването на средната температура в световен мащаб до 1,5°С над равнищата от прединдустриалния период ще намали значително рисковете и въздействието на изменението на климата, и поеха ангажимент да повишат целите си за 2030 г. до края на 2022 г., за да се ускорят действията в областта на климата през това десетилетие от критично значение и да се преодолее недостигът при изпълнението на амбицията по отношение на целта от 1,5°С.***

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третира основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение²³. Изключително тежките последиствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

²³ Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final от 11 декември 2019 г.

Изменение

(2) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третира основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение²³. ***В своята резолюция от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт Европейският парламент призова за извършване на необходимия преход към неутрално по отношение на климата общество най-късно до 2050 г., а в резолюцията си от 28 ноември 2019 г. относно извънредното положение по отношение на климата и околната среда обяви извънредно положение по отношение на климата и околната среда.*** Изключително тежките последиствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказаха необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

²³ Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final от 11 декември 2019 г.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) ***Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж,***

Изменение

(3) ***ЕС има за цел да определи до 2050 г. нова стратегия за растеж, насочена към превръщането на Съюза в справедливо и проспериращо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика с***

целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, **при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси.** Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

динамични промишлени отрасли, които продължават да бъдат световни лидери в съответните си сегменти, и глобални двигатели на иновациите, като същевременно се осигуряват висококачествени работни места в Съюза. Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. **В този смисъл Осмата програма за действие за околната среда, която изтича през 2030 г., си поставя за цел да се ускори по справедлив, равноправен и приобщаващ начин екологичният преход към кръгова икономика, която е неутрална по отношение на климата, устойчива, нетоксична, с ефективно използване на ресурсите, основана на енергия от възобновяеми източници, издръжлива и конкурентоспособна, както и да се опазва, да се възстановява и да се подобрява състоянието на околната среда, като се оказва подкрепа за и се надгражда върху набора от мерки и инициативи, обявени в Европейския зелен пакт.** Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои уязвими групи и групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания, хората с малцинствен расов или етнически произход **и лицата и домакинствата с ниски или по-ниски от средните доходи.** Освен това преходът ще засегне регионите на Съюза по различен начин, особено структурно неблагоприятните, периферните и най-отдалечените региони. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) Съюзът си постави за цел до 2050 г. **неговата икономика** да постигне **климатична неутралност**. Посредством Регламент (ЕС) [–] на Европейския парламент и на Съвета²⁴ тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се въведе и **обвързващ ангажимент на** Съюза до 2030 г. да се намалят **вътрешно** нетните емисии на парникови газове (след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г.

²⁴ Регламент (ЕС) [...] от [...] 2021 г. на Европейския парламент и Съвета за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата)(ОВ L, .../...).

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.

Изменение

(5) Съюзът си постави за цел **най-късно** до 2050 г. да постигне **намаление до нулеви нетни емисии и отрицателни емисии след това**. С Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета²⁴ тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се въведе и **обвързваща, вътрешна за Съюза междинна цел в областта на климата** – до 2030 г. да се намалят нетните емисии на парникови газове (**т.е. емисиите** след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55% спрямо равнищата от 1990 г.

²⁴ Регламент (ЕС) 2021/1119 от 30 юни 2021 г. на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

Изменение

(6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.
Транспортният сектор е

единственият сектор, в който емисиите се увеличават от 1990 г. насам. Това включва автомобилния транспорт с лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, които, взети заедно, имат дял от над 70% от общите емисии от транспорта.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) От решаващо значение е индивидуалната мобилност да продължи да бъде физически и финансово достъпна за всички, по-специално за ежедневно пътуващите до работното място лица, които нямат достъп до качествен обществен транспорт или други решения за мобилност.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 6 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) На Конференцията на ООН по изменението на климата през 2021 г., проведена в Глазгоу, Обединеното кралство (известна като COP26), беше приет ангажимент за ускоряване на глобалния преход към превозни средства с нулеви емисии. В рамките на посочената конференция беше поет и ангажимент този преход да бъде справедлив и устойчив, за да не бъдат изоставени нито един регион и нито една общност, като

беше подчертано колко е важно да се осигури справедлив преход за работната сила, както и достоен труд и качествени работни места.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове.

Изменение

(7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове, *както и на зависимостта на Съюза от вносни изкопаеми горива, включително от вноса на нефт, който само за 2018 г. възлиза на 227,5 милиарда евро и който продължава да бъде основният източник на енергия, потребяван от леките и лекотоварните автомобили (94%). Въпреки че постепенно се прекратява потреблението на нефт, от решаващо значение е да не се преминава от една зависимост към друга. За да се гарантира дългосрочната жизнеспособност на европейското промишлено производство и за да се укрепи стратегическата автономност на Съюза, от съществено значение е Комисията да работи заедно с държавите членки и със заинтересованите лица от промишлеността с цел гарантиране на сигурността на веригата на доставки на стратегически материали и редкоземни метали, необходими за технологиите с нулеви и ниски въглеродни емисии.*

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7а) Въпреки че преразглеждането на настоящия регламент е част от усилията за постигане на целите в областта на околната среда за декарбонизация на автомобилния транспорт, за да се противодейства на изменението на климата, в него следва също така да се вземат предвид значителните последици за обществото и промишлеността от този процес, така че да се гарантират заетост и достъпна мобилност за всички.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително

(8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г. **и за да се осигури ясен план за постигането на тази цел и да се допринесе за необходимите намаления на емисиите преди 2030 г.**, е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. **За да бъде постигната тази цел, според**

в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.

икономически най-ефективния сценарий ще бъде необходимо емисиите в транспортния сектор да се намалят с около 90%, а понастоящем транспортният сектор е единственият, в който емисиите на парникови газове нарастват. Успоредно с това е от изключително значение допълващото законодателство на Съюза, например Директива (ЕС) 2018/2001^{25а}, да гарантира бързото внедряване на енергия от възобновяеми източници, така че автомобилният парк на Съюза да се захранва с допълнителна електроенергия от възобновяеми източници. Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна. В рамките на цифровия и екологичния преход следва да се предприемат също така мерки във връзка със значението на социалното измерение, за да се гарантира мобилност, достъпна за всички, включително въздействието на данъчното облагане на енергията върху финансовата достъпност, прякото и непрякото въздействие на по-високите цени на енергията върху транспорта в различните региони на Съюза, както и последиците за промишлеността, за да се гарантират заетостта и конкурентоспособността на промишлеността.

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111,

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111,

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) Според неотдавнашни изследвания електрическите превозни средства с акумулаторни батерии вече могат да се конкурират с традиционните леки автомобили в няколко сегмента, що се отнася до общите разходи за техните собственици. Повишените стандарти за емисиите на CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства ще ускорят намаляването на общите разходи за собствениците на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, което ще направи тези превозни средства по-привлекателни за всички групи потребители в целия Съюз в сравнение с превозните средства, оборудвани с двигатели с вътрешно горене. По-амбициозните стандарти за емисиите на CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства за периода 2025 – 2030 г. ще ускорят и декарбонизацията на пазара на употребявани автомобили във всички сегменти на леките пътнически автомобили, което ще осигури по-големи ползи за потребителите с по-ниски и средни доходи.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 9

(9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите, що се отнася до качеството на въздуха и **икономиите** на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ са технологично неутрални. Има и ще има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, **а** технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в прехода.

(9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите, що се отнася до качеството на въздуха, **укрепването на енергийната сигурност и ефективност и свързаните с това икономии** на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ са технологично неутрални. Има и ще има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, **като в същото време** технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа с добри показатели **(при положение че се гарантират точни и пълни данни за емисиите на тези типове превозни средства)** могат да запазят своята роля в прехода.

Изменение 13

Предложение за регламент

Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от **2030 г.** нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

Изменение

(10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от **2025 г.** нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което ще даде ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин, **като се използва набраната инерция, която намира израз в рекордно високите продажби на превозни средства с нулеви емисии през 2021 г.**

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Технологичните иновации са предпоставка за декарбонизация на мобилността в Съюза и поради това следва да бъдат подкрепяни. В условията на засилена международна конкуренция Съюзът и държавите членки следва да продължат да полагат усилия за проучване и разработване на инициативи, които насърчават полезните взаимодействия в сектора, например Европейския алианс за акумулаторни батерии, и да подкрепят публичните и частните инвестиции в европейските научни изследвания и иновации в областта на автомобилостроенето. Целта следва

да бъде да се запази водещата позиция на Европа в областта на технологиите в този сектор, да се развият високи постижения в промишлеността в сферата на технологиите на бъдещето в Съюза и да се гарантира дългосрочната устойчивост и конкурентоспособност на неговата промишлена база.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10б) Някои държави членки обявиха планове за ускоряване на въвеждането на превозни средства с нулеви емисии чрез определяне на дата за прекратяване на пускането на пазара на нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, отделящи емисии на CO₂, на тяхна територия преди датата, определена на равнището на Съюза. Комисията следва да установи възможните варианти за действие с цел да улесни прехода на държавите членки към лекотоварни превозни средства с нулеви емисии в съответствие с тези планове.

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 10 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10в) Ясните регулаторни сигнали следва да предоставят възможност на производителите да вземат своите

инвестиционни решения. Липсата на такива сигнали може да породи риск от загуба на конкурентоспособност и на лидерска позиция в областта на технологиите за автомобилната промишленост в Съюза в резултат на това, че не се инвестира бързо, и загуба на пазарен дял на световните и вътрешните пазари.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 10 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10г) Засилването на социалния диалог в автомобилната промишленост е от решаващо значение в рамките на процеса на договаряне и приемане на териториалните планове за справедлив преход и на националните социални планове във връзка с климата на равнището на производителите, на регионално и на секторно равнище. От решаващо значение е да се гарантира преобразуването на работната сила в определена географска област по начин, който отразява възможностите в региона.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата,

(11) Към целта в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата,

които поражда все по-мащабното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. Когато е необходимо, следва да се **предвиди** финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.

които поражда все по-мащабното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, **като същевременно се вземат предвид характерните особености на всяка държава членка**, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите, **като същевременно се запазят равнищата на заетост в автомобилния сектор в Европа. Следва да се обърне специално внимание на въздействието, което ще окаже този преход върху микропредприятията и МСП по веригата на доставки.** Когато е необходимо, следва да се **предостави** финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, **Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд**, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. **Освен това ще бъде необходим и специален поток на финансиране на равнището на Съюза за прехода в автомобилния сектор, за да се предприемат мерки за преодоляване по-специално на евентуалните отрицателни въздействия върху заетостта.** Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се **използва** Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява **на всеки две години** в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените, внедряването на

Изменение

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства прехода във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, **в условия на пълна прозрачност и в процес на консултации с всички заинтересовани лица, включително като са разгледа възможността за създаване на специален форум за социален диалог в автомобилния сектор.** Следва да се обърне специално внимание на МСП, **включително микропредприятията,** във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се **използват като основа препоръката на Съвета относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата** и Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално

алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от **двугодишните доклади** по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни **и по-устойчиви. Следва да се разгледа и ролята, която могат да изпълняват обществените поръчки в рамките на варианта за преход, и в това отношение Комисията следва да обмисли възможността за преразглеждане на Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета^{26a}, за да гарантира привеждането ѝ в съответствие с целите на Регламент (ЕС) 2019/631. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява **всяка година** в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените **и потреблението на енергия при тези превозни средства, въздействието върху потребителите**, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), **развитието на дела на енергия от възобновяеми източници, който се изисква съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета^{26b}**, потенциала на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите, **по-специално в регионите с висок процент на работните места, свързани с веригата за създаване на стойност в автомобилостроенето, и емисиите, свързани с възрастта на лекотоварните превозни средства, като същевременно се разглеждат****

възможностите за предприемане на действия с цел постигане на синхронно, справедливо от социална гледна точка и издържано от екологична гледна точка постепенно извеждане от експлоатация на по-старите превозни средства. Докладът за напредъка ще черпи информация и от докладите по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. *Комисията следва също така да се консултира с широк кръг независими експерти, заинтересовани лица и национални и регионални администрации, за да се гарантира всеобхватна база от знания.* Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха *и на водородни леки автомобили с технология за бордова система за съхранение на водород,* ще открият перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на посилен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на посилен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

^{26a} Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на

Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 188, 12.7.2019 г., стр. 116).

²⁶⁶ *Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).*

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) Въпреки че настоящият регламент се прилага само за новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, важно е той да бъде включен в един по-всеобхватен план за действие в целия Съюз за декарбонизация на съществуващия автомобилен парк, с цел да се опазват околната среда и здравето на гражданите във всички държави членки. Поради бавния темп на обновяването си настоящият автомобилен парк ще продължи да бъде фактор, който допринася за слабите екологични резултати през дълъг период от време в бъдеще. Освен това съществуващият пазар на употребявани замърсяващи превозни средства в Централна и Източна Европа поражда риск от изместване на замърсяването към по-слабо развитите в икономическо отношение региони в Съюза. Постигането на амбициозните цели в областта на климата през 2050 г. следва да бъде обвързано с правото на

всички граждани на Съюза на по-чист въздух. За да се ускори намаляването на емисиите от съществуващия автомобилен парк, от изключително значение е Комисията незабавно да предложи законодателни мерки с цел създаване на уредба, която благоприятства модернизацията, и да насърчава използването на наличните понастоящем технологии за намаляване на емисиите на CO₂, например нисковъглеродни горива или светлини с по-ниска консумация на енергия, да ускори преминаването към други видове транспорт на товари и пътници, да насърчава по-благоприятни за околната среда транспортни навици, например съвместно ползване на автомобили, екологосъобразна мобилност и обществен транспорт в градовете, и да съдържа мерки, които имат за цел справяне с евентуалния риск от изместване на въглеродни емисии от автомобилната промишленост в рамките на Съюза.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 12 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12б) С цел да се осигури съгласуваност с новата цел на Съюза в областта на климата за 2030 г., както и с повишените стандарти за CO₂, следва да се предложи актуализация на Директива 2009/33/ЕО на Европейският парламент и на Съвета^{26а}, включително възможността за разширяване на нейното приложно поле, за да включва превозните средства, притежавани или закупени на лизинг от частни дружества при определен размер на автомобилния

парк, с цел да се насърчи търсенето на превозни средства с нулеви емисии. Като се има предвид, че превозните средства от корпоративните автомобилни паркове навлизат по-бързо на частния пазар, това ще позволи по-бързо създаване на пазар на употребявани превозни средства с нулеви емисии, което ще бъде особено важно за регионите, в които преходът ще се окаже по-труден, а също така ще допринесе за по-бързо изравняване на цените с тези на конвенционалните превозни средства в Съюза.

^{1а} Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на чисти пътни превозни средства с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

Изменение 22

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС **е необходимо** да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, **както е определено в** Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁷.

Изменение

(13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС **следва** да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, **което е от решаващо значение за постигането на по-строгите цели. Поради това, като се има предвид слабото и бавно прилагане на** Директива 2014/94 на Европейския парламент и на Съвета²⁷, **по-строгите цели по отношение на намаляването на емисиите на CO₂ следва да бъдат придружени от амбициозен регламент относно инфраструктурата за алтернативни горива, предвиждащ амбициозни**

задължителни цели за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на териториите на 27-те държави членки. Тези цели следва да бъдат допълнени от амбициозни цели за разгръщането на частни зарядни точки в сградите в разпоредбите на Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.^{27а} Във връзка с това е от решаващо значение инвестициите за разгръщането на необходимата инфраструктура да бъдат продължени и увеличени.

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

^{27а} Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L 153, 18.6.2010 г., стр. 13).

Изменение 23

Предложение за регламент Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) Като се има предвид, че по света има над един милиард превозни средства, задвижвани с горива от изкопаеми източници, на които се дължат над 30% от емисиите на CO₂ в световен мащаб, преобразуването на превозните средства с топлинна енергия в електрически е допълващо решение към предлагането на традиционните производители, предоставящо възможност за ускоряване на екологичния преход, като същевременно се разчита на

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, **поради което е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.**

Изменение

(14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, **с което се подкрепя тяхната конкурентоспособност и се създават необходимите условия за бъдещи иновации, като същевременно се отчита необходимостта от осигуряване на ясна траектория за въвеждането на тези превозни средства, за да се гарантира приносът на сектора на автомобилния транспорт към постигането на целта на Съюза в областта на климата за 2030 г.**

Изменение 25

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС **от 2030 г. нататък** производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и би застрашил ефективността на Регламент (ЕС) 2019/631. Поради това той следва да се

Изменение

(15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и би застрашил ефективността на Регламент (ЕС) 2019/631. Поради това той следва да се

премахне от 2030 г. **Преди тази дата и следователно през цялото десетилетие въпросният механизъм ще продължи да способства за навлизането на превозните средства с емисии 0–50 g CO₂/km, включително на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, електрически превозни средства с горивни елементи, използващи водород и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа с добри показатели. След тази дата хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.**

премахне. Хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.

Изменение 26

Предложение за регламент Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15a) Съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 постигнатите чрез иновации намаления на емисии, които не се отчитат в изпитването за одобрение на типа, понастоящем се вземат предвид чрез облекчения за екологични иновации, които могат да бъдат отчетени по отношение на целта на производителя за намаляване на емисиите. Намалението на емисиите, което може да бъде заявено, понастоящем е ограничено до 7 g/km на производител. Тази горна граница следва да бъде коригирана в низходяща посока в съответствие с по-строгите цели, за да се гарантира, че тази система ще продължи да се прилага само за истинските иновации и няма да стимулира занижени

амбиции по отношение на продажбата на превозни средства с нулеви емисии.

Изменение 27

Предложение за регламент Съображение 15 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15б) Подкрепата както за технологичните, така и за социалните иновации е важен елемент от насърчаването на по-бърз преход към мобилност с нулеви емисии. Вече е налице значително финансиране за иновации в средата на мобилността чрез различни инструменти на Съюза за финансиране, по-специално „Хоризонт Европа“, InvestEU, Фонда за регионално развитие, Кохезионния фонд, Фонда за иновации и Механизма за възстановяване и устойчивост. Докато амбициозните годишни цели за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират иновациите по веригата на доставки в автомобилната промишленост, основната цел на настоящия регламент е да доведе до действително, ефективно и удостоверимо намаление на емисиите на CO₂. Съответно по отношение на целите за намаляване на емисиите от страна на производителите следва да се отчита единствено измерването на емисиите на CO₂ в отработилите газове.

Изменение 28

Предложение за регламент

Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16а) Определените съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 цели се постигат частично чрез продажбите на хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV). Понастоящем емисиите от тези превозни средства се отчитат чрез използване на коефициент на използваемост, определен с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията^{1а}, който представлява дела на изминатото разстояние с използване на акумулаторната батерия в сравнение с изминатото разстояние с използване на двигателя с вътрешно горене. Този коефициент на използваемост обаче не се основава на представителни данни в реални условия, а на приблизително изчисление. Комисията събира данни за разхода на гориво в реални условия чрез бордовите устройства за измерване на разхода на гориво в леките пътнически автомобили от 1 януари 2021 г. насам в съответствие с член 12, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/631. Коефициентът на използваемост за OVC-HEV следва незабавно да бъде преразгледан, като се използват посочените данни, за да се гарантира, че той отразява емисиите в реални условия на движение. Актуализираният коефициент на използваемост следва да се прилага най-късно от 2025 г. и следва да бъде преразглеждан, за да се гарантира, че продължава да бъде представителен за емисиите в реални условия.

^{1а} Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент

и на Съвета 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, за изменение на Директива (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

Изменение 29

Предложение за регламент Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

(17) Усилията за намаляване на емисиите, необходими за постигане на целите за автомобилния парк на целия ЕС, се разпределят между производителите, като се използва крива на граничните стойности, базирана на средната маса на автомобилния парк на ЕС от нови превозни средства и на парка от нови превозни средства на производителя. Този механизъм е целесъобразно да се запази, необходимо е обаче да се предотврати с по-строгите цели за автомобилния парк на ЕС целта за специфичните емисии за даден производител да стане отрицателна. По тази причина е необходимо да се поясни, че когато се получи такъв резултат, целта за специфичните емисии следва да бъде определена на 0 g CO₂/km.

Изменение

заличава се

Обосновка

Приспособяването на конкретните цели на производителите към средната маса на техния нов автомобилен парк оказва стимулиращо въздействие върху нарастващите продажби на по-тежки и отделящи повече емисии превозни средства в цяла Европа, например превозни средства с повишена проходимост (SUV), както докладва редовно Агенцията на ЕС за околна среда, и следователно отслабва екологосъобразността на настоящия регламент. Премахването на този порочен стимул е необходимо, за да се гарантира, че разглежданият регламент допринася пълноценно за постигането на целта за преминаване към изцяло декарбонизирана и високоефективна икономика.

Изменение 30

Предложение за регламент Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18) За да се гарантира справедливо разпределение на усилията за намаляване на емисиите, двете криви на граничните стойности за по-леки и по-тежки леки търговски превозни средства следва да бъдат коригирани, за да отразяват по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO₂.

заличава се

Изменение 31

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23) През 2026 г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в **двугодишния доклад.**

(23) През 2027 г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в **годишния доклад.**

Изменение 32

Предложение за регламент Съображение 23 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) *Важно е да се направи оценка на емисиите от лекотоварните превозни средства през целия им жизнен цикъл на равнището на Съюза. За целта Комисията следва да разработи не по-късно от 31 декември 2023 г. обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данните за емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл, за да се получи обща представа за тяхното въздействие върху околната среда. Комисията следва да приеме последващи мерки, включително, когато е целесъобразно, законодателни предложения, с които се подкрепя постигането на напредък на Съюза при изпълнението на неговите амбиции в областта на климата. Освен това е важно да се разработи методика за оценка на общите екологични характеристики на превозните средства, изчислени не само от гледна точка на емисиите на CO₂, но и като се вземе предвид цялостният отпечатък върху околната среда.*

Изменение 33

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(24) *В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от*

(24) *Приходите от таксите за извънредно количество емисии следва да се разпределят в подкрепа на справедливия преход към неутрална*

таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии ще се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.

по отношение на климата икономика, и по-конкретно за намаляване на отрицателното въздействие върху заетостта на прехода в автомобилния отрасъл. Комисията следва да представи, когато е целесъобразно, предложение за създаване на такъв инструмент за финансиране. При това следва да се обърне внимание по-специално на засегнатите региони и общности, които може да се окажат по-уязвими поради наличието на интензивна автомобилна промишленост или поради специфичните си особености, които правят прехода към автомобилен транспорт с нулеви емисии по-труден, например най-отдалечените региони.

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква -а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 – параграф 4 – буква а

Текст в сила

Изменение

а) за средните емисии на парка от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от **15%** намаление спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I;

-а) в параграф 4 буква а) се заменя със следното:

за средните емисии на парка от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от **20%** спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I;”

Изменение 35

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква -а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 – параграф 4 – буква б

Текст в сила

Изменение

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 15 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I.

-aa) в параграф 4 буква б) се заменя със следното:

„б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 15 % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I, **както е посочено в Регламент (ЕС) 2019/631.**“

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0631&from=BG>)

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква в
Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) **в параграф 6 думите „От 1 януари 2025 г.“ се заменят с „От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.“,**

в) **параграф 6 се заличава.**

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква а а (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 – параграф 1 – буква а а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

aa) добавя се следната буква:

„aa) „хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ (PHEV) означава превозно средство, задвижвано от комбинация от електрически двигател с акумулаторна батерия и двигател с

вътрешно горене, които могат да функционират заедно или поотделно.“

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 – параграф 1 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) добавя се следната буква:

„ба) „корпоративно превозно средство“ означава превозно средство, притежавано или взето на лизинг от частно дружество, както е определено в Регламент (ЕО) № 2157/2001 на Съвета^{1а}, и използвано за служебни цели;

^{1а} Регламент (ЕО) № 2157/2001 на Съвета от 8 октомври 2001 г. относно Устава на Европейското дружество (SE) (ОВ L 294, 10.11.2001 г., стр. 1).

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 4 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) Добавя се следният член:

„3а. Ограничение за силно замърсяващите леки пътнически автомобили

Считано от 2030 г., на производителите не се разрешава да регистрират леки пътнически

автомобили със специфични емисии на CO₂ над 123 g CO₂/km.“

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 4 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) В член 4 се добавя следният параграф:

„3а. Новите превозни средства, оборудвани с водородни двигатели с вътрешно горене, се определят като превозни средства с нулеви емисии, което означава, че в емисиите на отработили газове има нула грама CO₂ съгласно хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP).“

Обосновка

Водородът е безвъглеродно гориво, чието използване в двигатели с вътрешно горене може да допринесе значително за намаляване на емисиите на CO₂ в автомобилния транспорт, като предоставя възможност за декарбонизация в случаи, в които намаляването на емисиите е трудно постижимо, например при леките търговски превозни средства, при които тежки товари трябва да бъдат превозвани бързо, често на дълги разстояния, и следователно може да спомогне да се ускори намаляването на емисиите на CO₂ в автомобилния транспорт. Това правило се използва и при регулирането на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 7 – параграф 10

10. Не по-късно от 2023 г. Комисията **прави оценка на възможността за разработване на** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя **тази оценка** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.

aa) параграф 10 се заменя от следното:

10. Не по-късно от 2023 г. Комисията **публикува доклад, в който излага** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл, **включително методика за оценката на емисиите на CO₂ от горивото и енергията, потребявани от тези превозни средства през целия им жизнен цикъл.** Комисията представя **този доклад** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.

Изменение 42

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 7 – параграф 10 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аб) вмъква се следният параграф 10а:

„10а. От 1 януари 2024 г. производителите може доброволно да предоставят данни за емисиите на CO₂ в рамките на жизнения цикъл за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства на пазара на Съюза, посочени в параграф 10 от настоящия член, на компетентните органи, посочени в параграф 6 от настоящия член, и на държавите членки, които след това

ги предоставят на Комисията в съответствие с параграф 2 от настоящия член. От 1 януари 2028 г. тези данни се включват в информацията, посочена в част А от приложения II и III;“

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 8 – параграф 4

Текст в сила

Изменение

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

(5а) В член 8 параграф 4 се заменя със следното:

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

В срок до 31 декември 2023 г. Комисията представя доклад, в който се описва подробно необходимостта от целево финансиране за осигуряването на справедлив преход в автомобилния сектор с цел смекчаване на отрицателното въздействие върху заетостта и други отрицателни икономически последици във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, които са най-силно засегнати от прехода. Ако е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за създаване на инструмент на Съюза за финансиране с цел предприемане на мерки във връзка с тази необходимост и по-специално с цел координиране и финансиране на превантивните и противодействащите мерки за справяне с реструктурирането на местно и регионално равнище и за финансиране на обучението, преквалификацията и повишаването

на квалификацията на работниците в автомобилния сектор, включително в рамките на производителите на автомобили, техните доставчици на компоненти и спомагателните услуги по поддръжка и ремонт, особено в малките и средните предприятия.

Инструментът за финансиране може да бъде под формата на специален инструмент за финансиране или да бъде част от Социалния фонд за климата или от преразгледания Фонд за справедлив преход. Всички приходи от такси за извънредно количество емисии се разпределят за тази цел.

Изменение 44

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 10 – параграф 4 – алинея 1

Текст в сила

Изменение

4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, част А, точки 1 – 4 и 6.3, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза за календарна година.

(6а) В член 10 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, част А, точки 1 – 4 и 6.3, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза за календарна година, **за годините до 2028 г. включително.**“

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1644901154713&uri=CELEX%3A32019R0631>)

Изменение 45

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 11 – параграф 1

Текст в сила

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

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

Общият принос на тези технологии за намаляване на средните специфични емисии на CO₂ на производител може да бъде до 7 g CO₂/km.

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

Изменение 46

Изменение

(6б) В член 11 параграф 1 се заменя със следното:

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

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

Общият принос на тези технологии за намаляване на средните специфични емисии на CO₂ на производител може да бъде до 7 g CO₂/km **до 2024 г.;**

– 5 g CO₂/km от 2025 г.;

– 4 g CO₂/km от 2027 г.;

– 2 g CO₂/km от 2030 г. до 2034 г. включително.

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

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 6 в (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 11 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6в) вмъква се следният член:

Член 11а

Екодизайн

С цел да се гарантира, че преходът към мобилност с нулеви емисии допринася в пълна степен за целите на Съюза в областта на енергийната ефективност и кръговата икономика, в срок до 31 декември 2023 г. Комисията прави предложения, ако това е целесъобразно, за определяне на минимални изисквания за екодизайн за всички нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, включително изисквания за енергийна ефективност, дълготрайност и възможност за поправка за съществени части като светлини, електронни компоненти и акумулаторни батерии и минимални изисквания за оползотворяването на метали, пластмаси и суровини от изключителна важност, като се вземат предвид принципите, прилагани за други продукти, свързани с енергопотреблението, съгласно Директива 2009/125/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{1а}.

^{1а} Директива 2009/125/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за създаване на рамка за определяне на изискванията за екодизайн към продукти, свързани с енергопотреблението (ОВ L 285, 31.10.2009 г., стр. 10).

Обосновка

Мерките за екодизайн се оказаха ефикасен инструмент за подпомагане на конкурентоспособността на промишлеността и иновациите, като същевременно допринасят за постигането на целите на ЕС по отношение на изменението на климата и кръговата икономика чрез насърчаване на подобряването на екологичните показатели на продуктите на вътрешния пазар. Определянето на минимални изисквания за екодизайн на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства би било по-ефективен инструмент за насърчаване на иновациите в автомобилния сектор, включително по отношение на електронните компоненти, отколкото използването на схеми за екоиновации.

Изменение 47

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 г (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 12 – параграф 3

Текст в сила

3. За да се предотврати увеличаването на разликата с емисиите в реални условия, не по-късно от 1 юни 2023 г. Комисията оценява как могат да се използват **данните** за разхода на гориво и енергия, за да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво или енергия на превозните средства, определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, продължават да бъдат представителни за емисиите в реални условия с течение на времето за всеки производител.

Комисията ежегодно наблюдава и **отчита как** се развива разликата, посочена в първа алинея, **през периода 2021—2026 г. и с цел да се предотврати увеличаването на тази разлика, оценява през 2027 г.**

Изменение

(6г) В член 12 параграф 3 се заменя със следното:

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

Комисията ежегодно наблюдава и **отчита как** се развива разликата, посочена в първа алинея, **от 2021 г. нататък и ако е целесъобразно, веднага щом са налице достатъчно данни и не по-късно от 31 декември**

осъществимостта на механизъм за коригиране на средните специфични емисии на CO₂ на производителя от 2030 г. и ако е целесъобразно, представя законодателно предложение за въвеждане на такъв механизъм.

2026 г. представя законодателно предложение с цел да премахне тази разлика чрез коригиране на средните специфични емисии на CO₂ на производителя, като използва получени в реални условия данни, събрани съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията.

Освен това Комисията оценява по-специално данните за разхода на гориво и енергия, посочени в параграф 1 от настоящия член, за хибридният електрически превозни средства с външно зареждане. Като използва тези данни, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да адаптира използваните за хибридният електрически превозни средства с външно зареждане коефициенти на използваемост, с цел да се гарантира, че техните емисии са представителни за движението в реални условия от 2025 г. нататък.

^{1а} Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията от 4 март 2021 г. за мониторинг и докладване на данни, свързани с емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010, (ЕС) № 293/2012, (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 на Комисията (ОВ L 77, 5.3.2021 г., стр. 8).

Изменение 48

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 5 д (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 12 – параграф 4 а (нов)

(6d) В член 12 се добавя следният параграф:

„4а. В срок до 31 декември 2023 г. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да допълни настоящия регламент, като установи методиката за измерване и сравняване на ефективността на превозните средства с нулеви и ниски емисии въз основа на количеството електричество, което им е необходимо, за да изминат 100 километра. В тази методика се отчита по-специално отражението на разхода на електричество върху количеството ресурси, от които се нуждаят вътрешните акумулаторни батерии на такива превозни средства.

Не по-късно от 31 декември 2024 г. Комисията представя законодателно предложение на Европейския парламент и на Съвета за определяне на минималните прагове за енергийна ефективност за новите леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии, предлагани на пазара на Съюза.“

Изменение 49

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14

Текст в сила

Член 14

Коригиране на стойностите на M_0 и TM_0

1. Стойностите на M_0 и TM_0 , посочени в части А и Б от приложение I,

Изменение

(7а) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Коригиране на стойностите на M_0

1. Стойностите на M_0 , посочени в части А и Б от приложение I, се

се коригират както следва:

- а) до 31 октомври 2020 г. стойността на M_0 в приложение I, част А, точка 4 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на всички нови леки пътнически автомобили, регистрирани през 2017, 2018 и 2019 г. Новата стойност на M_0 се прилага от 1 януари 2022 г. до 31 декември 2024 г.;
- б) до 31 октомври 2022 г. стойността на M_0 в приложение I, част Б, точка 4 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2019, 2020 и 2021 г. Новата стойност на M_0 се прилага през 2024 г.;
- в) *до 31 октомври 2022 г. примерната стойност на TM_0 за 2025 г. се определя като съответната средна маса на изпитване на всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г.;*
- г) *до 31 октомври 2024 г. и на всеки две години след това стойностите на TM_0 в точка 6.2. в част А и част Б от приложение I се коригират в зависимост от съответната средна маса на изпитване на новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, регистрирани през предходните две календарни години, като се започне от 2022 и 2023 г. Нови стойности на TM_0 се прилагат от 1 януари на календарната година, следваща датата на корекцията.*
- 2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент, с които установяват мерките, посочени в параграф 1 от настоящия**

коригират, както следва:

- а) до 31 октомври 2020 г. стойността на M_0 в приложение I, част А, точка 4 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на всички нови леки пътнически автомобили, регистрирани през 2017, 2018 и 2019 г. Новата стойност на M_0 се прилага от 1 януари 2022 г. до 31 декември 2024 г.;
- б) до 31 октомври 2022 г. стойността на M_0 в приложение I, част Б, точка 4 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2019, 2020 и 2021 г. Новата стойност на M_0 се прилага през 2024 г.;

член.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1644901154713&uri=CELEX%3A32019R0631>)

Изменение 50

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 14 а

Текст, предложен от Комисията

„Член 14а

Доклад за напредъка

До 31 декември 2025 г. и **на всеки две години** след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на **прехода**, включително чрез финансови средства.

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на **климатична** неутралност до 2050 г. Сред тях са въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, напредъкът към постигането на **целите при изграждането на инфраструктура** за зареждане с електричество и гориво, **както се изисква по** Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане **на климатична неутралност при мобилността, последствията при потребителите**, напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически

Изменение

„Член 14а

Доклад за напредъка

В срок до 31 декември 2025 г. и **всяка година** след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на **справедливия преход**, включително чрез финансови средства.

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на неутралност **по отношение на климата** до 2050 г. Сред тях са:

жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии.“;

- а) напредъкът по отношение на въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, както и по отношение на тяхната финансова достъпност и енергийна ефективност;*
- б) въздействието върху потребителите, особено върху потребителите с ниски и средни доходи, и темпото на навлизане на превозните средства с нулеви и ниски емисии в тези потребителски сегменти, както и наличието и обхватът на мерките на равнището на Съюза, на равнището на държавите членки и на местно равнище в подкрепа на това навлизане;*
- в) пазарът на употребявани превозни средства;*
- г) напредъкът към постигането на достатъчна степен на изграждане на публична и частна инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, включително, но не само, напредъкът към постигането на целите съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива и Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета^{1а};*
- д) напредъкът по отношение на увеличаването на количеството енергия от възобновяеми източници в Съюза в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001;*
- е) потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива, включително синтетичните горива, за постигане на неутралност по отношение на климата в транспортния сектор;*
- ж) емисиите от новите леки пътнически автомобили и новите*

леки търговски превозни средства, предлагани на пазара, в рамките на жизнения им цикъл, като се използва методиката, приета в съответствие с член 7, параграф 10;

з) напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии, като се вземат предвид заетостта и конкурентоспособността;

и) въздействието върху заетостта, което трябва да бъде оценено чрез подробно картографиране на развитието на работните места в автомобилната промишленост, и въздействието върху регионите, в които се намират тези отрасли, както и мерките, включително финансови мерки, на равнището на Съюза, на равнището на държавите членки или на местно равнище, за смекчаване на социално-икономическите последици в тези региони, включително програми за повишаване на квалификацията и за преквалификация;

к) потенциалният принос на допълнителните мерки на национално равнище и на равнището на Съюза, целящи намаляване на средната възраст и съответно на емисиите на автомобилния парк от лекотоварни превозни средства, например мерки за подпомагане на постепенното извеждане от употреба на по-старите превозни средства по социално справедлив и екологосъобразен начин;

^{1а} Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 г. относно енергийните характеристики на сградите (ОВ L 153, 18.6.2010 г.,

стр. 13).

Изменение 51

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 14 а – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В съответствие с Препоръка (ЕС) .../... на Съвета [препоръка на Съвета относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата] държавите членки се приканват да изготвят териториални планове за справедлив преход за своята автомобилна промишленост в тесен диалог със социалните партньори, за да се насочва извършването на структурните промени по социално приемлив начин и за да се избегнат социалните смущения.

Изменение 52

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9 а (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 14а а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Добавя се следният член 14аа:

„Член 14аа

Допълнителни мерки в подкрепа на търсенето на леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза

В срок до ... [шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент] Комисията предприема

допълнителни мерки за подпомагане на търсенето на леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза, включително чрез стимулиране на частните дружества с определен размер на автомобилния парк да преминат към мобилност с нулеви емисии. По-специално тя представя предложение за изменение на Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаването на чисти пътни превозни средства^{1а}, за да се приведат целите, определени в нея, в съответствие с повишените стандарти за емисиите на CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства.

^{1а} Изменена с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. (ОВ L 188, 12.7.2019 г., стр. 116).

Изменение 53

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Добавя се следният член 14б:

„Член 14б

В съответствие с член 3, параграф 1, буква б) от Директива (ЕС) .../...

[преработена Директива за енергийната ефективност]

държавите членки вземат предвид принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място в рамките на политиките, планирането и инвестиционните

решения, свързани с разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество и алтернативни горива, включително по отношение на енергийната ефективност „от източника на гориво до потребителя“ на различните технологии с нулеви емисии.“

Изменение 54

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – точка 9 б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14а б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9б) Вмъква се следният член 14аб:

„Член 14аб

Допълнителни мерки в подкрепа на прехода към леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза

В срок до ... [6 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 17 за хармонизиране на правилата за одобряване на типа на превозните средства с двигатели с вътрешно горене, преобразувани в превозни средства с електрическо задвижване с акумулаторна батерия или горивна клетка, за да се предостави възможност за одобряване на серии превозни средства. Комисията също така извършва оценка на въвеждането на правило за изчисляване на еквивалентите на CO₂ за превозните средства с двигатели с вътрешно горене, преобразувани в превозни средства с електрическо задвижване с акумулаторна батерия или горивна

клетка, в контекста на прилагането на настоящия регламент.

Изменение 55

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. **През 2028 г.** Комисията **ще извърши** преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на **двугодишните** доклади и **ще представи** доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

Ако е необходимо, докладът **ще бъде придружен** от предложение за изменение на настоящия регламент.

Изменение

1. **В срок до 2027 г.** Комисията **извършва щателен** преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на **годишните** доклади и **представя** доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

Ако е необходимо, докладът **се придружава** от предложение за изменение на настоящия регламент.

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а а (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 15 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

aa) В член 15 се вмъква следният параграф:

1а. При прегледа, посочен в параграф 1, Комисията докладва и за емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през целия им жизнен цикъл въз основа на методиката, посочена в член 7, параграф 10. Когато е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за допълване на настоящия регламент с цел да се

предвидят мерки във връзка с посочените емисии.

Изменение 57

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграф 6

Текст в сила

Изменение

6. До **31 декември 2020 г.** Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО, като има предвид необходимостта да се предостави на потребителите точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво, емисиите на **CO₂** и замърсителите на въздуха **от** новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара, и прави оценка на възможностите за въвеждане на етикет за разхода на гориво и за емисиите на **CO₂** за новите леки търговски превозни средства. **Когато е целесъобразно, прегледът се придружава от законодателно предложение.**

ба) параграф 6 се заменя със следното:

„6. В срок до ... **[6 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент]** Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО, като има предвид необходимостта да се предостави на потребителите точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво, емисиите на **CO₂**, **емисиите на замърсители** на въздуха **и енергийната ефективност в реални условия по отношение на** новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара, и прави оценка на възможностите за въвеждане на етикет за разхода на гориво и за емисиите на **CO₂** за новите леки търговски превозни средства.

Обосновка

Преразглеждането на 20-годишната директива относно етикетването на леките автомобили е от съществено значение, за да се предостави правилна информация на потребителите при посещението им в магазина на дистрибутор. Тази разпоредба беше включена в предишните преговори по стандартите за емисиите на CO₂ от леките автомобили, но Комисията не представи преразгледан текст на директивата. Междувременно данните, получени в реални условия, се предоставят в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията. Като се има предвид нарастването на продажбите на електрически превозни средства в последно време и очакваното нарастване в бъдеще, ще бъде важно също така потребителите да могат да разграничават тези превозни средства въз основа на тяхната относителна енергийна ефективност, за да може потребителите да се насочват към превозните средства с най-добри експлоатационни показатели, което на свой ред ще спомогне за намаляване на разходите за енергия и потреблението на енергия.

Изменение 58

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква г
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част А – точка 6.2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) в точка 6.2 заглавието се заменя със следното:

г) точка 6.2 се заличава.

„Еталонни цели за специфичните емисии“

Обосновка

Това изменение е свързано със заличаването на показателя за полезност въз основа на масата.

Изменение 59

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква га (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част А – точка 6.2.1

Текст в сила

Изменение

6.2.1. Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet-wide\ target_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM0)$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;

a_{2025} е

га) точка 6.2.1 се заменя със следното:

„6.2.1. Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet-wide\ target_{2025}$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1.“

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$$

където:

a_{2021} е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към масата на изпитване (независима променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран през 2021 г.;

$average \ emissions_{2021}$ е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички нови леки пътнически автомобили, регистрирани през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4;

TM е средната маса на изпитване в килограми (kg) на всички нови леки пътнически автомобили на производителя, регистрирани през съответната календарна година;

TM_0 е стойността, определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г).

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 60

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква е

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I – част А – точка 6.3.1 – алинеи 1 и 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

където:

еталонна цел за специфичните емисии

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии

където:

еталонна цел за специфичните емисии

(specific emissions reference target) е еталонната цел за специфичните емисии на CO₂, определена в съответствие с точка 6.2.1;

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

където:

y е дялът на превозните средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на нови леки пътнически автомобили, изчислен като общия брой на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всеки от тях се брои като ZLEV_{specific} в съответствие със следната формула, разделен на общия брой на нови леките пътнически автомобили, регистрирани през съответната календарна година:

$$ZLEV_{specific} = 1 -$$

нула

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

$$ZLEV_{specific} =$$

нула

Когато дялът на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на дадена държава членка от нови леки пътнически автомобили, регистрирани в рамките на година между 2025 и 2028 г., надхвърля 5 %,

(specific emissions reference target) е еталонната цел за специфичните емисии на CO₂, определена в съответствие с точка 6.2.1;

тази държава членка не отговаря на критериите за прилагане на коефициента 1,85 през следващите години;

x е 15 % за периода 2025—2029 г.

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

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

Изменение 61

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква е
Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I – част А – точка 6.3.1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

еталонна цел за специфичните емисии (specific emissions reference target) е еталонната цел за специфичните емисии на CO₂, определена в съответствие с точка 6.2.1;

Изменение

EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;

Обосновка

Това изменение е свързано със заличаването на показателя за полезност въз основа на масата.

Изменение 62

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква е

Текст, предложен от Комисията

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

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

където:

EU fleet-wide target₂₀₃₀ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

a_{2030} е

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

където:

a_{2021} е съгласно определеното в точка 6.2.1;

average emissions₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1

TM₀ е съгласно определеното в точка 6.2.1;

Изменение 63

Предложение за регламент Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква е

Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част А – точка 6.3.3

Текст, предложен от Комисията

6.3.3 Еталонни цели за специфични емисии от 2035 г. нататък

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

където:

$$a_{2035} \text{ е } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

Изменение

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

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₀

Изменение

6.3.3 Еталонни цели за специфични емисии от 2035 г. нататък

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₅

където

a_{2021} е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.

Изменение 64

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква в а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I – част Б – точка 6.2.1

Текст в сила

Изменение

6.2.1. Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet\ wide\ target_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU\ fleet\ wide\ target_{2025}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;

a е a_{2025} , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM_0 , определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г), или a_{2021} , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 , определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г),

където:

a_{2025} е

ва) точка 6.2.1 се заменя със следното:

„6.2.1. Еталонни цели за специфичните емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet\ wide\ target_{2025}$

където:

$EU\ fleet\ wide\ target_{2025}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;“

$a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}$
Average emissions₂₀₂₁

a_{2021} е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към маса на изпитване (независима променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано през 2021 г.

average emissions₂₀₂₁ е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г., на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4;

TM е средната маса на изпитване в килограми (kg) на всички нови леки търговски превозни средства на производителя, регистрирани през съответната календарна година;

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>)

Изменение 65

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква г
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част Б – точка 6.2.2.

Текст, предложен от Комисията

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

където:

EU fleet-wide target₂₀₃₀ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;

α е $a_{2030,L}$, когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е

Изменение

Еталонни цели за специфичните емисии
= $\text{EU fleet-wide target}_{2030}$

където:

EU fleet-wide target₂₀₃₀ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.3;

α е $a_{2030,L}$, когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е

по-малка или равна на стойността TM_0 , или $a_{2030,H}$, когато средната маса на изпитване новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 ;

където:

$$a_{2030,L} \text{ е } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

$$a_{2030,H} \text{ е } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2030}}{EU \text{ fleet – wide target}_{2025}}$$

*average emissions*₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM₀ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

по-малка или равна на стойността TM_0 , или $a_{2030,H}$, когато средната маса на изпитване новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 ;

Изменение 66

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква д
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част Б – точка 6.2.3

Текст, предложен от Комисията

Еталонни цели за специфичните емисии
= EU fleet-wide target₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Изменение

Еталонни цели за специфичните емисии
= EU fleet-wide target₂₀₃₅

Изменение 67

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква д
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част Б – точка 6.2.3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

заличава се

по-голяма от стойността TM_0 ;

където:

$$a_{2035,L} e \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2035}}{Average \text{ emissions}_{2021}};$$

$$a_{2035,H} e \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2035}}{EU \text{ fleet – wide target}_{2025}};$$

*average emissions₂₀₂₁ е съгласно
определеното в точка 6.2.1;*

*TM е съгласно определеното в точка
6.2.1;*

*TM₀ е съгласно определеното в точка
6.2.1.*

Изменение 68

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква д а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I – част Б – точка 6.3.1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*да) точка 6.3.1 се заменя със
следното:*

*„6.3.1. Цели за специфичните емисии
за 2025 г.*

*Цел за специфичните емисии = EU
fleet-wide target₂₀₂₅*

където:

*EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност,
определена в съответствие с
точка 6.1.1;*

Обосновка

Това изменение е свързано със заличаването на показателя за полезност въз основа на масата и с въвеждането на линейно намаление на емисиите за периода между 2025 г. и 2030 г.

Изменение 69

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква д а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I – част Б – точка 6.3.1

Текст в сила

Изменение

Еталонна цел за специфични емисии =
(еталонна цел за специфични емисии –
($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₂₅)) **ZLEV**
коефициент

където:

еталонна цел за специфични емисии
(specific emissions reference target) е
еталонната цел за специфични емисии
за производителя, определена в
съответствие с точка 6.2.1;

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

**ZLEV коефициент е $(1 + y - x)$, освен
ако тази стойност е по-голяма от
1,05 или по-малка от 1,0, като в тези
случаи се използва съответно
стойност 1,05 или 1,0;**

където:

***у е делът на превозни средства с
нулеви и ниски емисии (ZLEV) в
автомобилния парк на производителя
на нови леки търговски превозни
средства, който се изчислява като
общия брой на нови превозни средства
с нулеви и ниски емисии, като всяко
от тях се брои за $ZLEV_{\text{specific}}$ съгласно
формулата по-долу, разделен на
общия брой нови леки търговски
превозни средства, регистрирани през
съответната календарна година
[УРАВНЕНИЕ]***

x е 15 %.

Изменение

70

***да) в точка 6.3.1 първа и втора алинея
се заменят със следното:***

Еталонна цел за специфични емисии =
(еталонна цел за специфични емисии –
($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₂₅))

където:

еталонна цел за специфични емисии
(specific emissions reference target) е
еталонната цел за специфични емисии
за производителя, определена в
съответствие с точка 6.2.1;

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

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква е
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част Б – точка 6.3.2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Цели за специфичните емисии =
еталонна цел за специфичните емисии –
($\theta_{targets}$ - *EU fleet-wide target*₂₀₃₀)

Цел за специфичните емисии = еталонна
цел за специфичните емисии

където:

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

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

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

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

Изменение 71

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква ж
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част Б – точка 6.3.3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Цели за специфичните емисии =
еталонна цел за специфичните емисии – ($\theta_{targets}$ - EU fleet-wide target₂₀₃₅)

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₀

където:

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

targets е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфични емисии, определени в съответствие с точка 6.2.3;

EU fleet-wide target₂₀₃₅ е съгласно определеното в точка 6.1.3.

Обосновка

Това изменение е свързано със заличаването на показателя за полезност въз основа на масата.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Новото законодателно предложение на Европейската комисия относно емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили е част от пакета „Подготвени за цел 55“ и има пряко отражение не само върху емисиите, но и върху потребителите и автомобилната промишленост. Според докладчика следните елементи са от основно значение:

1. Климат и чист въздух

Докладчикът напълно подкрепя ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г. и за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. Автомобилният транспорт е важен фактор за емисиите на Съюза, като неговият дял от общите емисии през 2019 г. е над 20%. На леките и лекотоварните автомобили се дължат повече от 70% от емисиите от автомобилния транспорт. Докато емисиите в другите сектори намаляват, емисиите от транспорта продължават да се увеличават. Автомобилният транспорт е значителен източник не само на емисии на парникови газове, но и на замърсители на въздуха като азотни оксиди (NO_x), серен диоксид (SO₂) и фини прахови частици. Ето защо са необходими законодателни действия, за да бъде включен транспортният сектор в прехода към неутралност по отношение на климата, както и за да се намалят емисиите на замърсители.

Докладчикът счита, че стандартите за CO₂ за леките и лекотоварните автомобили са се доказали като ефективна мярка за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт. След влизането си в сила тези стандарти послужиха като стимул за производителите на автомобили да инвестират повече в разработването на превозни средства с нулеви емисии. В резултат на това делът на превозните средства с нулеви емисии, които се предлагат на пазара, е по-голям от очакваното. Поради това докладчикът приветства предложеното от Комисията повишаване на стандартите, за да бъдат приведени в съответствие с амбициите на Съюза в областта на климата.

Като се има предвид обаче, че новите автомобили често се движат по пътищата много по-дълго време от 10 – 15 години, каквито са изчисленията на Комисията, целите следва да бъдат по-амбициозни, за да се гарантира, че ЕС ще постигне целта си за неутралност по отношение на климата до 2050 г. Повишаването на целите за 2025 г. и 2030 г. и въвеждането на междинна цел ще гарантира, че стандартите ще продължат да служат като стимул за пускане на пазара на повече превозни средства с нулеви емисии.

2. Интересите на потребителите и стимулиране на иновациите и инвестициите

Докладчикът не счита, че санкционирането на шофирането чрез увеличаване на разходите за потребителите е правилният начин за постигане на неутралност по отношение на климата в ЕС до 2050 г. Вместо това той счита, че самото шофиране следва да бъде съпътствано от нулеви емисии и да бъде финансово достъпно. Покупната цена на леките и лекотоварните автомобили е един от основните критерии за закупуване от потребителите. През последните години се наблюдава бързо развитие при превозните средства с нулеви емисии. На пазара вече се предлагат все повече превозни средства с нулеви емисии, включително по-достъпни от финансова гледна точка модели. По-малкото подвижни части намаляват разходите за поддръжка на

електрическите превозни средства с акумулаторни батерии (BEV). В дългосрочен план електрическите превозни средства с акумулаторни батерии са конкурентоспособни, що се отнася до общите разходи за притежание. За да стане закупуването на нови и употребявани превозни средства с нулеви емисии по-достъпно от финансова гледна точка и такива превозни средства да са на разположение на пазара, докладчикът би желал да се стимулират иновациите, конкуренцията и разработването на превозни средства с нулеви емисии.

Целта за 2035 г., както и повишените междинни цели следва да изпратят ясен сигнал до пазара и да осигурят инвестиционна сигурност за производителите, за да продължат да разработват превозни средства с нулеви емисии, като с течение на времето ги направят по-удобни и по-достъпни във финансово отношение за потребителите. Освен това следва да се направят допълнителни инвестиции в инфраструктурата за зареждане, за да може закупуването на превозни средства с нулеви емисии да бъде възможно най-привлекателно. Предложеният от Комисията Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива следва да стане по-амбициозен по отношение на инфраструктурата за зареждане за леките и лекотоварните автомобили, за да съответства на амбицията на стандартите за CO₂. Другите политики, които могат допълнително да подпомогнат прехода към неутрален по отношение на климата транспорт, следва да бъдат приведени в съответствие с по-строгите стандарти за CO₂, например като се преразгледат Директивата относно енергийните характеристики на сградите и Директивата за чистите превозни средства.

3. Справедлив преход за МСП и техните работници

Макар да се очаква преходът към превозни средства с нулеви емисии като цяло да има положително въздействие върху заетостта, в конкретни сектори и региони може да се наблюдава намаляване на заетостта. Докладчикът счита, че тези последици следва да бъдат подробно разгледани от Комисията чрез оценка на възможните мерки по време на прехода. Следва да се обърне специално внимание на МСП по цялата верига на доставки, тъй като те невинаги разполагат със същите възможности за повишаване на квалификацията и преквалификация като по-големите производители.

4. Гарантиране на опростено и съгласувано законодателство

Докладчикът счита, че разпоредбите в регламента, които оказват възпиращ ефект по отношение на продажбите на превозни средства с нулеви емисии, следва да бъдат премахнати във възможно най-кратък срок, за да се гарантира опростено и съгласувано законодателство. Ето защо системата за облекчения за превозните средства с нулеви и ниски емисии следва да бъде премахната по-рано от предложеното от Комисията. Освен това горната граница на намаленията на емисиите, които могат да бъдат възнаградени чрез екологични иновации, следва да се коригира в низходяща посока в съответствие с новите стандарти, за да се гарантира, че тя няма да стимулира понижаването на амбициите по отношение на продажбата на превозни средства с нулеви емисии.

Според докладчика е от ключово значение целите да бъдат постигнати въз основа на емисиите в реални условия. Следва да се избягват непредвидени разлики между теоретичните емисии и емисиите в реални условия на движение, както и „вратички“. Докладчикът отбелязва, че преминаването от новия европейски цикъл на движение (NEDC) към хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP) ще доведе до по-представителни данни за емисиите на CO₂ при одобрението на типа, тъй като за зареждащите се от електрическата мрежа хибридни автомобили те все още се отчитат по подвеждащ начин. Понастоящем емисиите на тези превозни средства се отчитат чрез използване на коефициент на използваемост, който представлява делът на изминатото разстояние с използване на акумулаторната батерия в сравнение с изминатото разстояние с използване на двигателя с вътрешно горене. Този коефициент на използваемост обаче не се основава на представителни данни в реални условия, а на приблизително изчисление, което не

отразява правилно моделите на шофиране в реални условия. Тъй като от 2021 г. насам Комисията събира данни чрез бордови устройства за измерване на разхода на гориво и енергия, този коефициент на използваемост следва да бъде преразгледан възможно най-скоро, за да отразява емисиите в реални условия.

29.4.2022

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА

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 (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Докладчик по становище: Доминик Рике

КРАТКА ОБОСНОВКА

За да се постигне въглеродна неутралност до 2050 г., както е предвидено в Зеления пакт, всички сектори на ЕС трябва да намалят своите емисии, включително автомобилният транспорт, на който се дължат 20% от емисиите, и по-специално леките и лекотоварните автомобили, които допринасят за три четвърти от емисиите. Преходът обаче ще засегне домакинствата, местните райони, работниците и служителите и автомобилната промишленост, като същевременно ще се нуждае от значителни публични и частни инвестиции.

За да се справим успешно с това предизвикателство, Комисията предлага de facto в Съюза да се забрани всякаква технология за вътрешно горене за леки и лекотоварни автомобили от 2035 г. нататък. Докладчикът подкрепя общата цел за декарбонизация на автомобилния парк с оглед на постигането на климатична неутралност. При все това той би искал да отправи редица препоръки за преодоляване на евентуалните проблеми, които биха могли да възникнат поради нейната методика, осъществимост и последици:

1. Усилия за цялостно намаляване на емисиите

Докладчикът счита, че като се съсредоточава единствено върху емисиите на отработили газове, настоящият регламент не възприема подход, който да взема предвид цялостното въглеродно въздействие на леките и лекотоварните автомобили. Поставянето на акцент върху определени източници на емисии означава, че технологиите вече не се поставят на равна нога, което нарушава принципа на технологична неутралност.

Поради постепенното изместване на източниците на емисии нагоре по веригата за създаване на стойност, което се дължи на широкото разпространение на превозните средства с нулеви и ниски емисии, които са включени в обхвата на други законодателни актове, този регламент ще се оказва все по-неактуален. С оглед на риска

от регулаторна разпокъсаност докладчикът би предпочел да подкрепи въвеждането на по-широка система за отчитане на въглеродните емисии, която да взема предвид жизнения цикъл на превозните средства и горивото/енергията и да е в състояние по-добре да отчита реалното въздействие на различните технологии върху околната среда.

2. Несигурност, свързана със залагането изцяло на електрическите превозни средства

Въпреки че докладчикът подкрепя електрификацията на автомобилния парк и усилията за постигане на нулеви емисии, той се опасява, че при прибързаното вземане на политически решения са били подценени икономическите, промишлените, социалните и екологичните последици от прехода и свързаните с тях разходи. Превозните средства, задвижвани с акумулаторни батерии, не са с „нулеви емисии“ за околната среда (като се имат предвид въглеродният отпечатък на тяхното производство, теглото на превозното средство, източниците на електроенергия, добивът и доставката на материалите, особено в контекста на все по-силния натиск за извличането на тези ресурси, като се прогнозира, че производството на акумулаторни батерии ще се увеличи двадесетократно до 2050 г.). Има и сериозни въпроси относно нашите електроенергийни мрежи (по отношение на декарбонизацията, наличността, ефективността и стандартизацията) или инфраструктурата за зареждане (размер на мрежата и неговото отражение върху автономността, както и необходимостта от големи инвестиции, като същевременно държавите членки ще понесат загуби, включително от прехвърлянето на данъчни приходи от горива).

Ако се заложи на една-единствена технология, то това ще обрече други сектори на сътресения, като предизвика сериозни проблеми за промишлеността в областта на научноизследователската и развойната дейност, заетостта или европейската конкурентоспособност. Това би увеличило структурната ни уязвимост, ако преди това Съюзът не разработи конкурентоспособна промишлена екосистема, не изгради подходяща инфраструктура, не декарбонизира и консолидира своето производство на електроенергия и не обезпечи сигурността на своите вериги на доставки. Като се има предвид участието на международни гиганти, които играят съгласно други правила по отношение на околната среда и конкуренцията, съществува реален риск от увеличаване на зависимостта от вноса на чуждестранни технологии, което би обрекло Съюза на двоен провал – по отношение на неговите цели за намаляване на въглеродния отпечатък и по отношение на консолидацията на неговата промишленост.

3. Допълващи технологии, необходими придружаващи мерки

Като се има предвид тази несигурност, би било неразумно прибързано и драстично да се отхвърлят един или повече технически варианти, които могат да се окажат полезни в бъдеще; по-скоро трябва да насърчаваме иновациите и опитите за намиране на елементи, които допълват различните технологии, оказали се успешни. Тези преходни технологии могат да бъдат благоприятни за околната среда и да предлагат допълващи решения на държавите членки, които трябва да се справят с най-различни икономически, географски, социални или инфраструктурни ситуации.

С оглед на това е необходимо целта за 2035 г. леко да се измени, за да се запази категоричното послание към сектора, че трябва да извърши декарбонизация, като

същевременно се съхрани достатъчно поле за действие с оглед на разработването на ефикасни алтернативни технологии. Съответно се въвежда клауза за преразглеждане през 2027 г., когато законодателят ще бъде в състояние да направи по-добра преценка въз основа на взаимодействието между тези неясноти, технологичния напредък и развитието на пазара. И накрая, създаването на фонд за автомобилната промишленост е необходимо с оглед на подпомагането на преквалификацията и обучението на работниците, така че да се гарантира бъдещата устойчивост на европейския производствен сектор, който трябва да се отличава с високи постижения и да бъде конкурентоспособен на световния пазар.

Докладчикът по становище е убеден, че тези препоръки ще помогнат на Съюза да изпълни амбициите си в областта на околната среда и да отговори на социалните потребности и нуждите на промишлеността, благодарение на което европейската икономика ще може да бъде по-устойчива и издръжлива на сътресения.

ИЗМЕНЕНИЯ

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

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период.

Изменение

(1) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). Страните по него се споразумяха да задържат увеличението на средната глобална температура значително под 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и да продължат усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период. **Чрез приемането на Пакта за климата от Глазгоу през ноември 2021 г. страните по него признаха, че ограничаването на увеличението на средната глобална температура до 1,5 °C над равнищата**

от прединдустриалния период ще намали значително рисковете и последиците от изменението на климата, и поеха ангажимент до края на 2022 г. да увеличат целите си за 2030 г. с цел ускоряване през настоящото изключително важно десетилетие на действията в областта на климата и преодоляване на недостига при изпълнението на амбицията за постигане на целта от 1,5 °C.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В *него* се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, *при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Той* също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и

Изменение

(3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. *За да се постигне това, е необходимо да се осигури съгласуваност между законодателните актове, които са взаимосвързани предвид хоризонталния характер на въпросите, като например инфраструктурата за алтернативни горива, стандартите за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили, акумулаторните батерии, енергията от възобновяеми източници, земеползването, промените в земеползването и горското стопанство, 8-ата програма за действие в областта на околната среда. Следва да се избягва регулаторната разпокъсаност, която би изпратила противоречиви сигнали и би определила взаимно несъвместими цели. В Зеления пакт се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо*

приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика **и укрепването на стратегическата автономност на Съюза и на водещите позиции във всички ключови сектори на промишлеността, като същевременно се насърчават иновациите и качествените работни места в Европа. Тази стратегия** също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия, **като същевременно се вземат предвид националните и регионалните особености и различните социални последици.** Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт.

Изменение

(6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт, **който е единственият отрасъл в Съюза, в който се наблюдава увеличение на емисиите от 90-те години на миналия век насам и който има голям екологичен отпечатък, който**

представлява 70 % от общите емисии от транспорта в Съюза и над 27 % от всички емисии на парникови газове в Съюза. Зеленият пакт набеляза амбициозна цел за намаляване с 90 % на емисиите от транспорта, за да се постигне въглеродна неутралност в ЕС към 2050 г.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове.

Изменение

(7) Мерките, определени в настоящия регламент, са необходими като част от съгласувана и последователна рамка, която е необходима за постигане на общата цел на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове **и намаляване на зависимостта на Съюза от вносни изкопаеми горива, включително от вноса на петрол, който само през 2018 г. възлезе на 227,5 милиарда евро и който продължава да бъде основният източник на енергия, потребяван от леките и лекотоварните автомобили (94 %). Въпреки че постепенно се премахва потреблението на петрол, от решаващо значение е да не се преминава от една зависимост към друга. За да се гарантира дългосрочната жизнеспособност на европейското промишлено производство и за да се укрепи стратегическата автономност на Съюза, е от съществено значение Комисията да работи заедно с държавите членки и със заинтересованите страни от промишлеността за обезпечаването на сигурността на веригата на доставки на стратегически материали и редкоземни метали,**

необходими за технологиите с нулеви и ниски въглеродни емисии.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7а) Настоящият регламент е част от усилията на Съюза за намаляване на емисиите от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства като част от дългосрочната цел за постигане на автомобилен отрасъл с нулеви емисии. При все това има риск все по-широкото използване на превозни средства с нулеви и ниски емисии да измести източниците на емисии нагоре по веригата на автомобилната промишленост. Поради това е необходимо да се разработят методики за целия жизнен цикъл, които да допълнят подхода за намаляване на емисиите на отработили газове, за да се гарантира, че това законодателство ефективно намалява емисиите на равнището на Съюза, и за да се насърчи производството на устойчиви акумулаторни батерии, особено по отношение на тяхната дълготрайност, ефективност, повторна употреба и рециклиране. Предвид тази ситуация Комисията следва да разработи най-късно до 31 декември 2023 г. хармонизирана методика за докладване на въглеродния баланс през целия жизнен цикъл на тези превозни средства („производство – използване – бракуване“) и разхода на енергия („добив/производство – транспорт – потребление“, тоест „от източника до резервоара“), за да се добие цялостна представа и по този начин

да се гарантира съгласуваността на средствата, използвани за постигане на целите на Съюза в областта на климата. Настоящият регламент следва да се преразгледа през 2027 г., за да се включи това разширено отчитане на въглеродните емисии като нов показател за намаляването на емисиите в отрасъла, тъй като той отразява най-добре реалния въглероден баланс на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.

Изменение

(8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. ***Успоредно с това е от изключително значение допълващото законодателство на Съюза, например Директива (ЕС) 2018/2001^{25а}, да гарантира бързо внедряване на възобновяемата енергия, така че автомобилният парк на Съюза да се захранва с допълнителна електроенергия от възобновяеми източници.*** Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния

транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна. **При цифровия и екологичния преход следва да се вземе предвид и значението на социалното измерение, за да се осигури, че мобилността е достъпна за всички, включително въздействието на данъчното облагане на енергията върху финансовата достъпност, прекият и непрекият ефект от по-високите цени на енергията върху транспорта в различните региони на Съюза, както и последиците за промишлеността, за да се гарантират заетостта и конкурентоспособността на промишлеността.**

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

^{25a} **Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).**

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на

Изменение

(9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на

пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите що се отнася до качеството на въздуха и икономииите на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. **Поставените пред автомобилния парк по-строги** стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ са технологично неутрални. **Има и ще има** различни технологии за **постигане** на целта — **изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии**. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в прехода.

пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви **и ниски** емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите, що се отнася до качеството на въздуха и икономииите на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите, **международната конкурентоспособност и нивата на заетост** във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост **и запазване на достъпността, включително финансовата достъпност, на мобилността за всички**. **Автомобилната промишленост продължава да бъде един от стълбовете на икономиката на Съюза, като нейният принос възлиза на 7 % от БВП на Съюза и тя осигурява 4,6 милиона работни места и продължава да бъде начело на технологичните иновации, инвестирайки 60 милиарда евро годишно в научноизследователска и развойна дейност. Тя трябва да бъде подпомогната при осъществяването на своя екологичен и цифров преход, тъй като понастоящем европейските производители са изправени пред тройно предизвикателство: амбициозни разпоредби в областта на околната среда, нарастващи нужди от инвестиции в иновации и засилена международна конкуренция.** В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС също трябва **да продължи** да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. **По-строгите** стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ с **оглед на постигането на зададените цели за автомобилния парк следва да продължат да бъдат** технологично неутрални. **Следва да се използват** различни технологии, **например водород, биогорива и други възобновяеми горива, с които се цели да се допринесе за постигането в**

дългосрочен план на целта емисиите от автомобилния парк да бъдат нулеви и които могат да допринесат и в краткосрочен и средносрочен план за намаляването на емисиите на CO₂ от транспортния сектор, като същевременно гарантират достъпността, включително финансовата достъпност, безопасността и приобщаването. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, *или превозните средства, използващи алтернативни горива,* могат да запазят своята роля в прехода.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, имат голям потенциал за декарбонизиране на автомобилния парк и те следва да бъдат насърчавани при съблюдаване на принципа на технологична неутралност, като се използват в съчетание с други ефективни технологии. Важно е да се подчертае, че нито една технология не е с „нулеви емисии“ или без въздействие върху околната среда, и това важи и за този тип превозни средства, като се имат предвид въглеродният

отпечатък на акумулаторните батерии, увеличеното тегло на превозното средство, източниците на електроенергията и добивът на суровини. В този контекст следва да се направи оценка на риска от напрежение във връзка с доставките и да се предприемат мерки в това отношение, за да се отговори на търсенето в Европа на фона на засиления международен натиск за извличане на ресурсите, необходими за производството на акумулаторни батерии, като се прогнозира, че производството на акумулаторни батерии ще се увеличи двадесетократно до 2050 г. Освен това следва да се вземе предвид въздействието върху електроенергийните мрежи по отношение на декарбонизацията, наличността, ефективността, интелигентните енергийни мрежи и стандартизацията или върху изграждането на инфраструктура за зареждане по отношение на взаимодействието между размера на мрежата и автономността и необходимостта от големи частни и публични инвестиции.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което **ще даде** ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да

Изменение

(10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което **е в съответствие с принципа на технологична неутралност и**

навлязат по-бързо на пазара на Съюза **и** да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

същевременно отправя ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви **и ниски** емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза, **за да може те да бъдат достъпни, включително финансово достъпни, за всички, за да** се стимулират иновациите **и за да се увеличи европейската**

конкурентоспособност в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

Принципът на технологична неутралност е от основно значение, за да се осигури плурализъм на решенията, да се запазят иновациите и развитието, включително по отношение на революционните технологии, и да се даде възможност за гъвкавост на пазара и многообразие на социалното поведение. Поради това е важно автомобилният транспорт да не се ограничава само до една технология, а да се насърчават иновациите и взаимното допълване между ефективните алтернативни технологии, като например комбинираното използване на хибридни превозни средства и нисковъглеродни горива, без да се забавя внедряването на чисти технологии, които са съвместими с целите на Съюза в областта на климата. Освен това универсалният подход („one size fits all“) на равнището на Съюза би бил възпрепятстван от голямото икономическо, социално, географско и инфраструктурно разнообразие в рамките на държавите членки и между тях, докато комбинацията от допълващи се технологии позволява на всеки регион да въведе решения, които според него са най-подходящи за намаляване на неговите емисии.

Изменение 10

**Предложение за регламент
Съображение 10 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Технологичните иновации са предпоставка за декарбонизация на мобилността в Съюза и поради това те следва да бъдат подкрепяни. В условията на засилена международна конкуренция Съюзът и държавите членки следва да продължат да полагат усилия за проучване и разработване на инициативи, които насърчават полезните взаимодействия в сектора, като например Европейския алианс за акумулаторните батерии, и подкрепят публичните и частните инвестиции в европейските научни изследвания и иновации в областта на автомобилостроенето. Целта следва да бъде да се запази водещата позиция на Европа в областта на технологиите в този сектор, да се развият високи постижения в промишлеността в сферата на технологиите на бъдещето в Съюза и да се гарантира дългосрочната устойчивост и конкурентоспособност на неговата промишлена база.

Изменение 11

**Предложение за регламент
Съображение 11**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които поражда все по-мощното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на

(11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които поражда все по-мощното производство на превозни средства с нулеви **и ниски** емисии и разпространението на свързаните с това

нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. **Когато е необходимо**, следва да се **предвиди финансова** подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.

технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите, **особено за МСП. Затова** следва да се **засили финансовата** подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост, **Социалния фонд за климата** и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия. **Тази финансова подкрепа следва да бъде обвързана с условието дружествата, които я получават, да запазят работните места.**

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се

Изменение

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се

разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява на всеки две години в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от **двугодишните** доклади по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента

разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, **като същевременно се подкрепят регионите и общностите, които са най-силно засегнати, с оглед на сближаването на развитите и по-малко развитите икономики в Съюза.** Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с **ниски и** нулеви емисии по-достъпни. **Индивидуалната мобилност следва да продължи да бъде достъпна, включително финансово достъпна, за всички, особено за гражданите от селските, отдалечените и островните райони, които нямат достъп или имат ограничен достъп до качествен обществен транспорт или други решения за мобилност.** Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява на всеки две години в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с **ниски и** нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за

за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от *годишните* доклади по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например *алтернативните биогорива и* производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на посилен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на посилен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

(12a) Въпреки че настоящият регламент се прилага само за новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, е важно той да бъде включен в един по-всеобхватен план за действие на Съюза за декарбонизация на съществуващия автомобилен парк, с цел да се опазят околната среда и здравето на гражданите във всички държави членки. Поради бавния темп на обновяването си настоящият автомобилен парк ще продължи да бъде фактор, който допринася за ниските екологични резултати през дълъг период от време. Освен това съществуващият пазар на употребявани замърсяващи превозни средства в Централна и Източна Европа поражда риск от изместване на замърсяването към по-слабо развитите икономически региони в Съюза. Постигането на амбициозните цели в областта на климата през 2050 г. следва да бъде придружено от правото на всички граждани на Съюза на по-чист въздух. За да се ускори намаляването на емисиите от съществуващия автомобилен парк, е от изключително значение Комисията своевременно да предложи законодателни мерки с цел създаване на благоприятна уредба за модернизацията, насърчаване на използването на наличните понастоящем технологии за намаляване на емисиите на CO₂, например нисковъглеродни горива или осветление с по-ниска консумация на енергия, ускоряване на преминаването към други видове транспорт за товари и пътници, насърчаване на по-благоприятни за околната среда навици, например съвместно ползване на автомобили, екологосъобразна

мобилност и обществен транспорт в градовете, и справяне с евентуалния риск от изместване на въглеродните емисии от автомобилната промишленост в рамките на Съюза.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) *Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС е необходимо да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, както е определено в Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁷.*

Изменение

(13) *Подобряването на достъпа на потребителите до подходяща инфраструктура за зареждане на електрическите превозни средства и зареждане с алтернативни горива е важна предпоставка за развитието на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии и следователно за успеха на настоящия регламент. Паралелно с определянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС следва да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, която досега не е била внедрена в достатъчна степен в рамките на целия Съюз. Поради тази причина настоящият регламент следва да бъде придружен от амбициозни задължителни цели за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива във всички държави членки, както и от амбициозни цели за разгръщането на частни зарядни точки, както е посочено в Директива 2014/94/ЕС²⁷ и Директива 2010/31/ЕС; в това отношение всяко увеличаване на целите за намаляване на емисиите, определени в настоящия регламент, включително по отношение на междинните цели, следва да върви ръка за ръка с увеличаване на целите за разгръщане на инфраструктурата. Инфраструктурата за зареждане следва да бъде разгърната там, където хората живеят, работят и*

извършват ежедневиите си дейности. От първостепенно значение е нито един регион или територия на Съюза да не бъдат пренебрегнати, както и да бъдат предприети действия във връзка с регионалните различия при разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива, особено в по-слабо развитите региони или регионите със специфични нужди и обстоятелства, например селските и слабо населените райони, отдалечените и най-отдалечените, островните и планинските райони. Държавите членки следва да получат достатъчна подкрепа и помощ за постигането на тази цел с оглед на значителните нужди от инвестиции по време на десетилетие, през което техните загуби на данъчни приходи и прехвърлянето на данъчни приходи към други горива ще се увеличат. В този контекст е важно да се подчертае, че въпросът за зареждането с гориво е неразривно свързан с пробег без зареждане на превозните средства, в смисъл че колкото повече той се увеличава, толкова по-рядко е необходимо да се извършва зареждане с гориво, както и че съответно Комисията следва да вземе предвид развитието на технологиите, по-специално с оглед на автономността на акумулаторните батерии, която се отразява на разгръщането на инфраструктурата. Автомобилният транспорт представлява значителен дял от крайното потребление на енергия в Съюза. В Директива (ЕС) .../... [преработената Директива за енергийната ефективност] принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място е заложен като основополагащ принцип, който следва да се взема предвид във всички сектори, като се излиза извън рамките на енергийната система, и на всички нива. По-

специално принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място следва да се взема предвид при вземането на решения относно политиката, планирането и инвестициите, свързани с разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за зареждане с електричество и гориво, включително що се отнася до енергийната ефективност „от източника на гориво до потребителя“ при различните технологии с нулеви емисии.

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, **за да се управлява** преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, поради **което** е целесъобразно да се запази подходът с **намаляващи целеви** равнища на емисиите през **петгодишни периоди**.

Изменение

(14) На производителите, **включително на МСП във веригата на доставки в автомобилната промишленост**, следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, **като се има предвид, че леките пътнически автомобили се произвеждат и проектират в рамките на най-малко петгодишни цикли, а леките търговски превозни средства – дори през по-дълъг период, така че** преходът към превозни средства с нулеви **и ниски** емисии **да се управлява** по икономически ефективен начин. Поради **това** е целесъобразно да се запази подходът **на поэтапно намаляване на целевите** равнища на емисиите. **За да се гарантира**

ефективността на настоящия регламент на фона на развитието на пазара, технологичния напредък и целта на Съюза за намаляване на емисиите, през 2027 г. следва да се извърши преразглеждане на настоящия регламент.

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

(17) Усилията за намаляване на емисиите, необходими за постигане на целите за автомобилния парк на целия ЕС, се разпределят между производителите, като се използва крива на граничните стойности, базирана на средната маса на автомобилния парк на ЕС от нови превозни средства и на парка от нови превозни средства на производителя. **Този механизъм е целесъобразно да се запази, необходимо е обаче да се предотврати с по-строгите цели за автомобилния парк на ЕС целта за специфичните емисии за даден производител да стане отрицателна.** По тази причина е необходимо да се поясни, че когато се получи такъв резултат, целта за специфичните емисии следва да бъде определена на 0 g CO₂/km.

Изменение

(17) Усилията за намаляване на емисиите, необходими за постигане на целите за автомобилния парк на целия ЕС, се разпределят между производителите, като се използва крива на граничните стойности, базирана на средната маса на автомобилния парк на ЕС от нови превозни средства и на парка от нови превозни средства на производителя. **Необходимо е да се предотврати целта за специфичните емисии за даден производител да стане отрицателна вследствие на по-строгите цели за автомобилния парк на ЕС.** По тази причина е необходимо да се поясни, че когато се получи такъв резултат, целта за специфичните емисии следва да бъде определена на 0 g CO₂/km. **Показателят за полезност въз основа на масата за изчисляването на конкретните цели за емисиите на производителя следва да се запази до 2025 г. за леките пътнически автомобили.** **Увеличаващото се тегло на автомобилите се използва като вариант за намаляване на емисиите, който дава възможност на производителите да определят по-малко амбициозни цели, въпреки че намаляването на размера и олекотяването могат да осигурят**

значителни ползи по отношение на енергийната ефективност, ефективното използване на градското пространство, пътната безопасност и човешкото здраве. Съответно Комисията следва да разработи предложения за стимулиране на намаляването на теглото, включително за превозните средства с нулеви и ниски емисии, за да се насърчи производството на превозни средства с по-ефективно използване на материалите.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от 2030 г. нататък.

Изменение

(21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от 2030 г. нататък. ***Тази дерогация следва да се прилага само за производителите на специални обществено полезни превозни средства, например превозни средства за спешни случаи, пожарни и линейки, а не за производителите на луксозни автомобили, за да се гарантира***

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

(23) През **2026** г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в **двугодишния** доклад.

Изменение

(23) През **2027** г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в **годишния** доклад.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

(24) *В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии ще се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.*

Изменение

(24) *Структурната последица от окончателния преход към превозни средства с нулеви емисии ще се изрази в значителни загуби на работни места в автомобилния отрасъл, като се започне от производителите и техните доставчици на компоненти и се стигне до свързаните с тях доставчици на услуги по поддръжка и ремонт. Поради това при полагането на усилия за декарбонизация на автомобилния транспорт следва да се вземат под внимание вероятните значителни социални последици от този процес, за да се смекчи и в крайна сметка да се управлява този преход. Сумите от таксите за извънредно количество емисии следва да се считат за приход, разпределен в специален бюджетен ред „Подкрепа*

за автомобилния сектор“ на Социалния фонд за климата, с цел да се гарантира справедлив преход към неутрална по отношение на климата икономика и да се подкрепят мерките за обучение, преквалификация, повишаване на квалификацията и допълнителна квалификация на засегнатите работници, по-специално в малките и средните предприятия. Този бюджетен ред следва да се финансира от общия бюджет на Съюза и от приходите от таксите за извънредно количество емисии.

Изменение 20

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква -а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**-а) вмъква се следният параграф
За:**

„3а. В срок до 31 декември 2027 г. Комисията преразглежда настоящия регламент и по целесъобразност представя предложение за допълването му с допълнителни мерки, така че освен емисиите на отработили газове да се включи общият въглероден баланс на превозното средство и на използваното гориво въз основа на методиките, посочени в член 7, параграф 10 и член 12, параграф 3а, с цел да се гарантира привеждането на емисиите от сектора в съответствие с целта на Съюза за въглеродна неутралност.“

Изменение 21

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква б
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 1 – параграф 5а – буква а

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

а) за средните емисии на автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от **90** % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част А на приложение I;

Изменение 22

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква б
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 1 – параграф 5а – буква б

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от **90** % спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част Б на приложение I.

Изменение 23

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква в
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 1 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

в) в параграф 6 думите „От 1 януари 2025 г.“ се заменят с „От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.“,

Изменение

в) параграф 6 се заменя със следното:

„6. От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г. се прилага целеви

показател за превозните средства с нулеви и ниски емисии, който е равен на дял от 20 % от съответния автомобилен парк от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства съгласно точка 6.3 съответно от част А и част Б на приложение I.“

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 – параграф 1 – буква н а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*ба) добавя се следната буква:
„на) „хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ означава превозно средство, задвижвано от комбинация от електрически двигател с акумулаторна батерия и двигател с вътрешно горене, които могат да функционират заедно или поотделно.“*

Изменение 25

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква б б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 – параграф 1 – буква н б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*бб) добавят се следните букви:
„нб) „биогорива“ означава биогорива съгласно определението в член 2, точка 33 от Директива (ЕС) 2018/2001;
нв) „биогорива от нови поколения“*

*означава биогорива от нови поколения
съгласно определението в член 2,
точка 34 от Директива (ЕС)
2018/2001;*

*н2) „възобновяеми горива от
небиологичен произход“ означава
възобновяеми горива от небиологичен
произход съгласно определението в
член 2, точка 36 от Директива (ЕС)
2018/2001;*

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 7 – параграф 10

Текст в сила

Изменение

10. Не по-късно от 2023 г. Комисията **прави оценка на възможността за разработване на** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се **пускат** на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя тази **оценка** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.

аа) параграф 10 се заменя със следното:

*„10. Не по-късно от 31 декември 2023 г. Комисията **изготвя** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се **предлагат** на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя тази **методика** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.“*

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аб) вмъква се следният параграф 10а:

„10а. От 1 януари 2024 г. нататък производителите може на доброволна основа да предоставят данни относно емисиите на CO₂ през жизнения цикъл за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства на пазара на Съюза, посочени в параграф 10 от настоящия член, на компетентните органи, посочени в параграф 6 от настоящия член, и на държавите членки, които след това ги предоставят на Комисията в съответствие с параграф 2. От 1 януари 2028 г. нататък тези данни се включват в информацията, посочена в част А от приложения II и III.“;

Изменение 28

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 5 а (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 8 – параграф 4

Текст в сила

Изменение

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в **общия бюджет на Съюза**.

5а) в член 8 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход, *разпределен в специален бюджетен ред „Подкрепа за автомобилния сектор“ на Социалния фонд за климата, с цел да се гарантира справедлив преход към неутрална по отношение на климата икономика чрез смекчаване на отрицателното въздействие на прехода в автомобилния отрасъл върху*

заетостта във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, които са най-силно засегнати от прехода. По-специално тази такса финансира обучението, преквалификацията, повишаването на квалификацията и допълнителната квалификация на работниците в автомобилния отрасъл, включително производителите на автомобили, техните доставчици на компоненти и спомагателните услуги по поддръжка и ремонт, особено за МСП.

Този специален бюджетен ред на Социалния фонд за климата подпомага постигането на цел „Инвестиции за работни места и растеж“ във всички държави членки. Чрез него се предоставя подкрепа на държавите членки за целите на финансирането на мерки и инвестиции за справяне с икономическите и социалните последици от прехода, по-специално по отношение на очакваната преквалификация и загубата на работни места в автомобилния отрасъл, включително в малките и средните предприятия.

Разпределените средства се осигуряват от бюджета на Съюза и от приходите от таксата за извънредно количество емисии, определена в член 8 от настоящия регламент. Те подпомагат следните дейности: преквалификация на работниците; оказване на съдействие при търсенето на работа и активно приобщаване на лицата, които търсят работа; инвестиции в преобразуването на промишлената база на Европа.“

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 6
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 10 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

„След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната 2029 година включително.“;

Изменение

„След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната 2029 година включително.

Производителите на специални обществено полезни превозни средства, например превозни средства за спешни случаи, пожарни и линейки, могат да подават заявление за дерогация. Не може да се предоставя дерогация на производителите на превозни средства, попадащи в сегмента на луксозните автомобили (сегмент F), сегмента на спортните купета (сегмент S) и сегмента на високопроходимите превозни средства (SUV) съгласно класификационната схема на Европейската комисия (Euro Car Segment).“

Изменение 30

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 6 а (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 11 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) вмъква се следният член:

„Член 11а

Екодизайн

За да се гарантира, че преходът към мобилност с нулеви емисии допринася в пълна степен за целите на Съюза в

областта на енергийната ефективност и кръговата икономика, до 31 декември 2023 г. Комисията представя предложения, ако това е целесъобразно, относно определянето на минимални изисквания за екодизайн за всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, включително енергийна ефективност, съпътстващи емисии, изисквания за дълготрайност и възможност за поправка за съществени компоненти като светлини, електронни компоненти и батерии, минимални изисквания за оползотворяването на метали, пластмаси и суровини от изключителна важност, като се вземат предвид принципите, прилагани за други продукти, свързани с енергопотреблението, съгласно Директива 2009/125/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{1а}.

^{1а} Директива 2009/125/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за създаване на рамка за определяне на изискванията за екодизайн към продукти, свързани с енергопотреблението (ОВ L 285, 31.10.2009 г., стр. 10).“

Изменение 31

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 12 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) В член 12 се вмъква следният параграф 3а:

„3а. Не по-късно от 31 декември 2023 г. Комисията разработва обща

методика на Съюза за оценяването и последователното докладване на данни за емисиите на CO₂ от горивата и енергията, потреблявани от превозните средства, предлагани на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл.

Тя следва да включва също така методика за измерване и сравняване на ефективността на превозните средства с нулеви и ниски емисии въз основа на количеството електроенергия, от което се нуждаят за пробег от 100 километра. В тази методика се отчитат по-специално последиците от използваната електроенергия за количеството ресурси, от които се нуждаят вътрешните акумулаторни батерии, или за производството на алтернативни горива за такива превозни средства.

Комисията оценява по-специално посочените в параграф 1 данни за използването на гориво и разхода на енергия за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV). Въз основа на тази оценка Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да адаптира коефициентите на използваемост, използвани за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане, с цел да се гарантира, че техните емисии са представителни за движението в реални условия от 2025 г. нататък.“

Изменение 32

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 – параграф 1 – буква в

Текст в сила

Изменение

в) до 31 октомври 2022 г. примерната стойност на TM_0 за 2025 г. се определя като съответната средна маса на изпитване на всички нови леки **пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства**, регистрирани през 2021 г.;

(7а) в член 14, параграф 1 буква в) се заменя със следното:

„в) до 31 октомври 2022 г. примерната стойност на TM_0 за 2025 г. се определя като съответната средна маса на изпитване на всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г.“

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 – параграф 1 – буква г

Текст в сила

Изменение

г) до 31 октомври 2024 г. и на всеки две години след това **стойностите** на TM_0 в точка 6.2. в част **А и част Б** от приложение I, се **коригират** в зависимост от съответната средна маса на изпитване на **новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства**, регистрирани през предходните две календарни години, като се започне от 2022 и 2023 г. Нови стойности на TM_0 се прилагат от 1 януари на календарната година, следваща датата на корекцията.

(7б) в член 14, параграф 1 буква г) се заменя със следното:

„г) до 31 октомври 2024 г. и на всеки две години след това **стойността** на TM_0 в точка 6.2. в част Б от приложение I се **коригира** в зависимост от съответната средна маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства, регистрирани през предходните две календарни години, като се започне от 2022 и 2023 г. Нови стойности на TM_0 се прилагат от 1 януари на календарната година, следваща датата на корекцията.

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9

Текст, предложен от Комисията

До 31 декември 2025 г. и **на всеки две години** след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на прехода, включително чрез финансови средства.

Изменение

До 31 декември 2025 г. и **всяка година** след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за улесняване на прехода, включително чрез финансови средства.

Изменение 35

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 14 а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г. Сред тях са **въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, напредъкът към постигането на целите при изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, както се изисква по Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на климатична неутралност при мобилността, последствията при потребителите, напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към**

Изменение

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г. Сред тях са:

пътна мобилност с нулеви емисии.“;

- а) въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии и свързаните с тях разходи;*
- б) преходът от подход, основан единствено на емисиите на отработили газове, към цялостен подход, основан на анализ на жизнения цикъл, към емисиите въз основа на методиките, посочени в член 7, параграф 10 и член 12, параграф 3а, като се взема предвид и интензитетът на емисиите на парникови газове на етапа на добива на минералите, производството и края на жизнения цикъл, както и енергийният микс в съответната държава членка на движение,*
- в) праговата стойност за CO₂, използвана за определяне на това какво представлява превозно средство с ниски емисии, и ако е необходимо – нейното преразглеждане,*
- г) напредъкът към постигането на целите при изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, както се изисква по Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива,*
- д) потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на климатична неутралност при мобилността;*
- е) въздействието върху целите на държавите членки по отношение на парниковите газове и качеството на въздуха и годишните покупки на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, както и на употребявани превозни средства,*
- ж) напредъкът и въздействието на регионално равнище (NUTS II),*
- з) последствията за*

потребителите, особено за потребителите с ниски доходи, както и тенденциите, свързани с транспортната бедност, във всяка държава членка съгласно определението в Регламент (ЕС) .../... [Регламент за създаване на Социален фонд за климата],

и) напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии,

й) напредъкът в оползотворяването на допълнителен капацитет за производството на електроенергия от възобновяеми източници, който е пропорционален на ръста на продажбите на превозни средства с нулеви емисии, за да се гарантира, че емисиите не се изместват.

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 14 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) добавя се следният член 14б:

„Член 14б

В съответствие с член 3, параграф 1, буква б) от Директива (ЕС) .../...

*[преработена Директива за енергийната ефективност]
държавите членки вземат предвид принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място в рамките на политиките, планирането и инвестиционните решения, свързани с разгръщането на инфраструктура за зареждане с*

електричество и алтернативни горива, включително по отношение на енергийната ефективност „от източника на гориво до потребителя“ на различните технологии с нулеви емисии.“

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

През **2028** г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на **двугодишните** доклади и ще представи доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

Изменение

През **2027** г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на **годишните** доклади и ще представи доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Ако е необходимо, докладът ще бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент.

Изменение

Докладът е придружен от предложение за изменение на настоящия регламент и за определяне на ясна траектория за допълнително намаляване на емисиите на CO₂ чрез въвеждане на цели за целия автомобилен парк на ЕС по отношение на парка от нови леки пътнически автомобили и парка от нови леки търговски превозни средства за периода след 2035 г., включително възможното причисляване на хибридните превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа към

целите за автомобилния парк, въз основа на методика за оценка на жизнения цикъл, разработена от Европейската комисия, не по-късно от 31 декември 2023 г.

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграф 2

Текст в сила

2. В доклада, посочен в параграф 1, Комисията разглежда, *inter alia*: представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво или енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007; навлизането **въвеждането** на превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, по-специално във връзка с леките търговски превозни средства; разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, докладвано по Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁰, включително нейното финансиране; потенциалния принос, който използването на синтетични и алтернативни горива от ново поколение, произведени с енергия от възобновяеми източници, може да има за намаляването на емисиите; действително наблюдаваното намаляване на емисиите на CO₂ на равнището на съществуващия автомобилен парк; действието на насърчителния механизъм за въвеждане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии; потенциалните последици от преходната мярка,

Изменение

аа) параграф 2 се заменя със следното:

„2. В доклада, посочен в параграф 1, Комисията разглежда, *inter alia*: представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво или енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007; навлизането на превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, по-специално във връзка с леките търговски превозни средства; разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, докладвано по Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета **за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива**²⁰, включително нейното финансиране; **прилагането на Директива 2010/31/ЕС относно енергийните характеристики на сградите и нейното предвидено преразглеждане**; потенциалния принос, който използването на синтетични и алтернативни горива от ново поколение, произведени с енергия от възобновяеми източници, може да има за намаляването на емисиите; действително наблюдаваното намаляване на емисиите на CO₂ на равнището на съществуващия

посочена в приложение I, част А, точка 6.3; въздействието на настоящия регламент върху потребителите, особено върху хората с ниски и средни доходи; както и въпроси, свързани с по-нататъшното улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и финансово достъпна мобилност в Съюза.

²⁰ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

автомобилен парк; действието на насърчителния механизъм за въвеждане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии; потенциалните последици от преходната мярка, посочена в приложение I, част А, точка 6.3; въздействието на настоящия регламент върху потребителите, особено върху хората с ниски и средни доходи; както и въпроси, свързани с по-нататъшното улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и финансово достъпна мобилност в Съюза.“

²⁰ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква б

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграфи 2 – 5

Текст в сила

б) параграфи 2—5 се заличават;

Изменение

б) параграфи 3—5 се заличават;

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 41

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква г а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Приложение I – част А – точка 6.2.1

6.2.1 Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;

a_{2025} е

$$\frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025}}{Average\ emissions_{2021}}$$

където:

a_{2021} е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към масата на изпитване (независима променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран през 2021 г.;

average emissions₂₀₂₁ е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички нови леки пътнически автомобили, регистрирани през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4;

TM е средната маса на изпитване в килограми (kg) на всички нови леки пътнически автомобили на производителя, регистрирани през съответната календарна година;

TM₀ е стойността, определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г).

га) точка 6.2.1 се заменя със следния текст:

„6.2.1 Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025}$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;“

Изменение 42

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква е
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част А – точка 6.2.3.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

Цел за специфичните емисии = EU fleet-wide target₂₀₂₇

където:

EU fleet-wide target₂₀₃₀ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

a_{2030} е

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

където:

a_{2021} съгласно определеното в точка 6.2.1;

average emissions₂₀₂₁ съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM₀ е съгласно определеното в точка 6.2.1.

ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата
Позовавания	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 13.9.2021
Дадено становище Дата на обявяване в заседание	ITRE 13.9.2021
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Dominique Riquet 7.10.2021
Разглеждане в комисия	26.1.2022
Дата на приемане	20.4.2022
Резултат от окончателното гласуване	+: 40 –: 17 0: 19
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienäb, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

28.4.2022

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

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 (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Докладчик по становище: Карима Дели

КРАТКА ОБОСНОВКА

Подобрените стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства имат потенциала да намалят емисиите на CO₂. Същевременно те допринасят за постигането на правно обвързващата цел за намаляване на емисиите за 2030 г. и на целта за неутралност по отношение на климата съгласно Европейския закон за климата. Освен това новите, по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ може да доведат до значителни икономии на гориво за потребителите, като и до подобряване на качеството на въздуха за нашите граждани.

Настоящото равнище на целите съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 показва незадоволителния принос на лекотоварните превозни средства за постигането на повишените амбиции относно намаляването на емисиите на парникови газове. Тези емисии от автомобилния транспорт представляват почти 20% от общите емисии на парникови газове в ЕС и са нараснали значително от 1990 г. насам. Докладчикът смята, че е необходимо значително да се повиши степента на амбиция на стандартите за емисиите на CO₂ за леките и лекотоварните автомобили, и подкрепя определянето на 2035 г. като най-късен краен срок, при изтичането на който всички нови леки и лекотоварни автомобили на пазара на ЕС следва да бъдат с нулеви емисии. Поради това докладчикът предлага въвеждане на по-строги цели по отношение на емисиите на парникови газове, като се започне от 2025 г., междинни цели от 2027 г. нататък и амбициозни цели от 2030 г. нататък.

Преходът от превозни средства, задвижвани с изкопаеми горива, към превозни средства с нулеви емисии трябва да бъде извършен с предприемането на подходящи мерки, за да бъде финансово и физически достъпен не само за гражданите с високи доходи, но и за гражданите с по-ниски доходи. По отношение на достъпността основният стимул за понижаване на разходите са инвестициите на производителите в превозни средства с нулеви емисии, което гарантира по-нататъшно намаляване на разходите и стимулира търсенето. По-строгите стандарти за емисиите и по-амбициозните цели са основните

мерки за действително повишаване на инвестициите в предлагането на превозни средства с нулеви емисии и за превръщането им в достъпни за всички. В дългосрочен план потребителите (собствениците както на нови, така и на употребявани автомобили) ще имат полза от ясно изразено понижаване на общите разходи за притежаване на лек автомобил, тъй като ще плащат много по-малко за зареждане с гориво и поддръжка на техните автомобили.

Най-актуалните ангажименти от страна на производителите на леки автомобили относно превозните средства с нулеви емисии показват, че отрасълът е готов за този преход и целевите равнища не трябва да изостават от потенциала на пазара. Огромен по мащабите си преход се извършва с бързи темпове в областта на съвременното автомобилостроене и технологиите за нулеви емисии се развиват с висока скорост. Новите участници сега се съсредоточават върху превозните средства с нулеви емисии и всякакво забавяне в приемането на регулаторни мерки може да породи риск от загуба на конкурентоспособността на автомобилостроенето в ЕС.

За прехода към превозни средства с нулеви емисии ще са необходими структурни промени във веригата за създаване на стойност на автомобилостроенето. Поради тази причина социалното въздействие на прехода в автомобилния сектор трябва да се вземе сериозно под внимание. Докладчикът смята, че процесът на поетапно извеждане от експлоатация на превозните средства, задвижвани с изкопаеми горива, трябва да се извършва едновременно с въвеждането на мерки за работниците в автомобилостроенето. Тези мерки трябва да бъдат предвидени в плановете за справедлив преход и в социалните планове във връзка с климата съгласно новия Регламент за създаване на Социален фонд за климата. Поради това докладчикът предлага сумите от таксата за извънредно количество емисии да се разглеждат като приход, разпределен за Социалния фонд за климата с цел смекчаване на евентуално отрицателно въздействие на прехода в отрасъла върху заетостта.

Успешният преход към мобилност с нулеви емисии изисква съгласувана рамка на политиките за превозните средства, инфраструктурата, електропреносните мрежи, програмите за заетост и икономическите стимули в целия ЕС на национално, регионално и местно равнище. Това следва да се извършва заедно с правилното разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива. Тази инфраструктура трябва да бъде изградена незабавно. Наличието на повече инфраструктура ще повиши конкуренцията и вероятно ще понижи разходите за зареждане с електричество и гориво. Това също така ще осигури възможност за появата на пазара на повече превозни средства с нулеви или ниски емисии, което ще стимулира понижаването на разходите за превозните средства.

С настоящото становище докладчикът има за цел да се гарантира, че паркът от превозни средства на бъдещето ще допринесе за постигане на нетно намаляване на емисиите с поне 55% до 2030 г. и на неутралност по отношение на климата до 2050 г.

ИЗМЕНЕНИЯ

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

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, **при която икономическият растеж не зависи от използването на ресурси.** Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. **Същевременно този преход засяга по различен начин жените и мъжете и се отразява особено върху някои групи в неравностойно положение, като например възрастните хора, хората с увреждания и хората с малцинствен расов или етнически произход.** Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 5

Изменение

(3) Европейският зелен пакт съдържа всеобхватен набор от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, целящи постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г., **за което е необходимо всички те да са съгласувани, за да се избегнат регулаторна разпокъсаност и мерки, които са противоречие с други законодателни актове, свързани с емисиите.** В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика **и жизнени промишлени сектори, които остават водещи в света в съответния си сегмент и са двигатели на иновации в световен план, като същевременно осигуряват високоплатени качествени работни места в Европа.** Той също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на Съюза, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Ето защо трябва да се гарантира, че преходът е справедлив и приобщаващ и никой няма да бъде пренебрегнат.

Текст, предложен от Комисията

(5) Съюзът си постави за цел до 2050 г. неговата икономика да постигне климатична неутралност. Посредством Регламент (ЕС) [–] на Европейския парламент и на Съвета²⁴ тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се **въведе и обвързващ ангажимент** на Съюза до 2030 г. **да се намалят вътрешно нетните емисии на парникови газове (след приспадане на поглъщанията)** с най-малко 55 % спрямо равнищата от 1990 г.

²⁴ Регламент (ЕС) [.../.../...] от [...] 2021 г. на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на **Регламент (ЕС) 2018/1999** (Европейски законодателен акт за климата) [ОВ L, .../.../...].

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, **включително** отрасълът на автомобилния транспорт.

Изменение

(5) Съюзът си постави за цел **най-късно** до 2050 г. неговата икономика да постигне климатична неутралност, **както и целта, ако е целесъобразно, впоследствие да постигне отрицателни емисии**. Посредством Регламент (ЕС) **2021/1119** на Европейския парламент и на Съвета²⁴ тази цел беше заложена в европейското законодателство. С посочения регламент се **повиши и междинната цел** на Съюза по отношение на климата за 2030 г. – **нетните емисии на парникови газове да се намалят** с най-малко 55% спрямо равнищата от 1990 г.

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

Изменение

(6) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, **по-специално** отрасълът на автомобилния транспорт, **който е единственият сектор с нараснали емисии на парникови газове от 1990 г. насам, като на него се падат почти 20% от общите емисии на парникови газове, макар и при нараснали равнища на транспорт, и на който се падат над**

70% от общите емисии на Съюза в транспортния сектор.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) На Конференцията на ООН по изменението на климата през 2021 г., проведена в Обединеното кралство, известна като COP26, беше приет ангажимент за ускоряване на глобалния преход към превозни средства с нулеви емисии. Беше поет и ангажимент този преход да бъде справедлив и устойчив, за да не бъде изоставен нито един регион или общност, като бе подчертано колко е важно да се осигури справедлив преход за работната сила, както и достоен труд и качествени работни места.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7а) В съответствие с Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета^{1а} следва да се вземат предвид емисиите през целия жизнен цикъл на превозните средства, за да се гарантира, че намаляването на емисиите се осъществява по най-ефективния начин. Предвид засилената цел за 2030 г. е важно да се гарантира, че ще последва и методика за оценяване на емисиите на CO₂ от превозните средства през целия им жизнен цикъл. Поради това е необходимо не по-късно

от 31 декември 2023 г. Комисията да разработи хармонизирана методика за отчитане на въглеродния отпечатък от жизнения цикъл на превозните средства, за да се получи обща представа за въздействието върху околната среда на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства и така да се осигури цялостен набор от засилени мерки, целящи да се постигнат целите на Съюза в областта на климата по съгласуван начин.

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

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 7 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7б) Постигането на целите на настоящия регламент ще има важни последици за промишления, социалния и транспортния сектор, поради което е необходимо да се предвидят програми за гарантиране на достъпно за всеки постоянно обучение за нови работни места.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. **Без амбициозни действия по намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт ще е необходимо по-голямо намаляване на емисиите в други отрасли, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.**

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

Изменение 8

Изменение

(8) За да се постигне намаление на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. спрямо равнищата от 1990 г., е необходимо изискванията за намаляване, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, да станат по-строги както за леките пътнически автомобили, така и за леките търговски превозни средства. Необходимо е също така да се определи ясен график за намаленията след 2030 г., които ще способстват за изпълнение на поставената цел — постигане на климатична неутралност до 2050 г. **Поради икономическото и социалното значение на автомобилния транспорт тези мерки ще имат междусекторни последици. Поради това добре насочени мерки следва да гарантират конкурентоспособността на автомобилната промишленост, запазването на работните места и баланса между половете, в съчетание със социални целенасочени мерки, за да се постигне приемлив и организиран преход в автомобилния сектор.**

²⁵ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с нулеви емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите що се отнася до качеството на въздуха и икономии на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС **също** трябва да играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ са технологично неутрални. Има и **ще** има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, могат да запазят своята роля в прехода.

Изменение

(9) По-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ се очаква да стимулират предлагането на пазара на Съюза на по-голям дял превозни средства с **ниски и** нулеви нетни емисии и заедно с това да бъдат в услуга на потребителите и гражданите що се отнася до качеството на въздуха и икономии на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите **и нивата на заетост** във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост **в Европа, а също и достъпът до мобилност и нейната финансова достъпност за всеки. Автомобилната промишленост продължава да бъде един от стълбовете на икономиката на Съюза, като нейният принос възлиза на 7% от БВП на Съюза, тя осигурява 4,6 милиона работни места и продължава да бъде начело на технологичните иновации, като инвестира 60 милиарда евро годишно в научноизследователска и развойна дейност. Секторът трябва да бъде подпомогнат при осъществяването на своя екологичен и цифров преход, тъй като понастоящем производителите от ЕС са изправени пред тройно предизвикателство: по-строги разпоредби в областта на околната среда, нарастващи нужди от инвестиции в иновации и засилена международна конкуренция.** В глобален контекст веригата на автомобилостроенето в ЕС трябва да **продължи да** играе водеща роля в настоящия преход към мобилност с нулеви **нетни** емисии. Поставените пред автомобилния парк по-строги стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ **трябва да бъдат** технологично неутрални. **Все още** има и **трябва да**

продължи да има различни технологии за постигане на целта — изграждането на автомобилен парк с нулеви емисии. Понастоящем превозните средства с нулеви емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, **в зависимост от техните съответни емисии през целия им жизнен цикъл**, а технологичните иновации продължават. Превозните средства с нулеви и ниски емисии, сред които са и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и с добри показатели, **евентуално използващи биогорива от ново поколение или синтетични горива съгласно определението в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета^{1а}, която понастоящем е в процес на преразглеждане**, могат да запазят своята роля в прехода. **Поради това Европейската комисия следва да продължи да развива възможността превозните средства с ниски емисии да включват цифрово решение, което да им позволява да откриват зоните за нулеви емисии и да стартират електрически режим на движение.**

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

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

(9a) За да се гарантира, че всички решения, включително горивата от възобновяеми източници, ще помогнат за декарбонизацията на транспортния сектор сега и след 2035 г., е необходимо да се премине от въд подхода „от резервоара до потребителя“ за измерване на емисиите към подход за оценка „от източника на гориво до потребителя“ или въз основа на жизнения цикъл веднага щом бъде договорена общата методика.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което **ще даде** ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

Изменение

(10) В този контекст следва да се определят нови и по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ както за новите леки пътнически автомобили, така и за новите леки търговски превозни средства за периода от 2030 г. нататък. За въпросните цели следва да се определи равнище, което зачита принципа на технологичната неутралност, като същевременно дава ясен сигнал, че е необходимо превозните средства с нулеви емисии **и с ниски емисии** да навлязат по-бързо на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин. **Поради това е важно автомобилният транспорт да не се ограничава само до една технология, а да се насърчават иновациите и взаимното допълване между ефикасни алтернативни технологии. Във връзка с това следва да се направи и оценка на риска от напрежение във**

връзка с доставките и да се предприемат мерки в това отношение, за да се отговори на търсенето в Съюза на фона на засиления международен натиск за извличане на ресурсите, необходими за производството на акумулаторни батерии, като се прогнозира, че производството на акумулаторни батерии ще се увеличи двадесетократно до 2050 г. Освен това следва да се вземе предвид сигурността на веригата за доставки на стратегически материали, въздействието върху електроенергийните мрежи (по отношение на декарбонизацията, наличността, ефективността и стандартизацията) или върху разгръщането на инфраструктура за зареждане (по отношение на връзката между размера на мрежата и автономността, необходимостта от големи частни и публични инвестиции).

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Средната възраст на леките пътнически автомобили и на лекотоварните превозни средства в Съюза се е увеличила поради COVID-19 и поради несигурността, породена от прехода към технологията на бъдещето, което води до увеличаване на емисиите на CO₂ и до прогресивно увеличаване на дела на злополуките, които се наблюдават двойно по-често при по-старите автомобили. При последните изпитвания по европейската програма за оценяване на нови автомобили (Euro NCAP), при пътническите леки автомобили, получили оценка пет звезди, рискът

от фатално нараняване и рискът от сериозно нараняване за пътниците са съответно с 68% и 23% по-ниски в сравнение с рисковете за пътниците в оценени с две звезди леки автомобили. В този смисъл за постигането на целите в областта на климата за 2030 и 2050 г., както и на целите на Рамката за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност за периода 2021 – 2030 г., с нейната дългосрочна стратегическа цел броят на смъртните случаи и на тежките наранявания по пътищата на ЕС да се приближава към нула до 2050 г. (визия „Нула жертви“), и средносрочна цел броят на смъртните случаи и на тежките наранявания да бъде намален с 50% до 2030 г., ще се наложи да се обмисли замяната на старите леки автомобили с по-нови и по-модерни от технологична гледна точка леки автомобили. Тяхното търсене следва да бъде стимулирано, ако е необходимо, със схеми за обновяване, които биха могли да бъдат частично финансирани от бюджета на Съюза и насърчавани с използването на гуми с високи показатели.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10б) Използването на автомобилни гуми с високи показатели следва да се насърчава допълнително, тъй като те намаляват потреблението на енергия и емисиите (включително шума от движение), като същевременно поддържат безопасността на превозното

средство.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 10 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10в) Ясните регулаторни сигнали следва да предоставят възможност на производителите да вземат своите инвестиционни решения. Липсата на тези сигнали може да породи риск от загуба на конкурентоспособност и на лидерска позиция в областта на технологиите за автомобилната промишленост в Съюза в резултат на това, че не се инвестира бързо, и загуба на пазарен дял на световните и вътрешните пазари.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 10 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10г) Засилването на социалния диалог в автомобилната промишленост е от решаващо значение в рамките на процеса на договаряне и приемане на Териториалните планове за справедлив преход и на Националните социални планове във връзка с климата на равнището на производителите, на регионално и на секторно равнище. От решаващо значение е да се гарантира преобразуването на работната сила в определена географска област по начин, който отразява възможностите на региона.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

(11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които **поражда** все по-мощното производство на превозни средства с нулеви емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. **Когато е необходимо**, следва да се предвиди финансова подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.

Изменение

(11) Към целите в преразгледаните стандарти за емисиите на CO₂ следва да се прибави европейска стратегия в отговор както на предизвикателствата, които **пораждат специфичните особености на всяка държава членка, в т.ч. разликите в покупателната способност на гражданите**, все по-мощното производство на превозни средства с нулеви и ниски емисии и разпространението на свързаните с това технологии, така и на нуждата от повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците в отрасъла и от икономическа диверсификация и преобразуване на дейностите. Затова следва да се засили финансовата подкрепа на равнище ЕС и държави членки за привличане на частни инвестиции, включително чрез Европейския социален фонд плюс, Фонда за справедлив преход, Фонда за иновации, Механизма за възстановяване и устойчивост, **Социалния фонд за климата, със специален бюджетен ред „подпомагане на автомобилния сектор“**, и други инструменти на многогодишната финансова рамка и Инструмента на Европейския съюз за възстановяване, в съответствие с правилата за държавната помощ. Преразгледаните правила за държавната помощ в областта на околната среда и енергетиката ще позволят на държавите членки да окажат подкрепа на предприятията при декарбонизирането на техните производствени процеси и възприемането на по-екологосъобразни технологии в контекста на новата промишлена стратегия.

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с нулеви емисии по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява на всеки две години в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно

Изменение

(12) Актуализираната нова промишлена стратегия²⁶ предвижда съвместно изготвяне на варианти за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст следва да се разработи вариант на преход за средата на мобилността, **при пълна прозрачност и провеждане на консултации с всички заинтересовани лица**, който да съпътства този преход при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Следва да се обърне специално внимание на МСП във веригата за доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със социалните партньори, включително от страна на държавите членки, и също така да се използва Европейската програма за умения с инициативи като Пакта за умения, за да се мобилизира частният сектор и други заинтересовани страни за повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила в Европа предвид екологичния и цифровия преход. В рамките на варианта за преход следва да се разгледат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които ще направят превозните средства с **ниски и нулеви емисии по-устойчиви и** по-достъпни. Напредъкът по този всеобхватен преход за средата на мобилността следва да се оценява на всеки две години в рамките на доклад за напредъка, който ще представя Комисията. Наред с останалото, докладът ще разглежда как протича навлизането на превозните средства с

Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите. Докладът за напредъка ще черпи информация и от двугодишните доклади по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните партньори при изготвянето на доклада за напредъка и да следи резултатите от социалния диалог. Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

*ниски и нулеви емисии, движението при цените, внедряването на алтернативни горива и разгръщането на инфраструктура (изискване съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива), потенциалът на иновативните технологии за постигане на климатично неутрална мобилност, конкурентоспособността в международен план, инвестициите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и преобразуването на дейностите, **особено в регионите с висок процент на работните места, свързани с веригата в автомобилната промишленост.*** Докладът за напредъка ще черпи информация и от двугодишните доклади по темата, които държавите членки представят съгласно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Комисията следва да се консултира със социалните *и екологичните* партньори при изготвянето на доклада за напредъка, включително резултатите от социалния диалог *и като предоставя възможност, наред с другото, за отчитане на зелената стомана и рециклираните материали, както и на енергийния микс в съответната държава членка на движение.* Продължават иновациите във веригата за доставки на автомобилната промишленост. Ако бъдат усъвършенствани, иновативните технологии, като например производството на *биогорива от ново поколение и* горива на основата на електроенергия с улавяне от въздуха, биха открили перспективи за постигане на климатично неутрална мобилност на достъпни цени. Поради това Комисията следва да следи развитието на иновациите в отрасъла и да го отразява в своя редовен доклад за напредъка.

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на посилен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

²⁶ Съобщение на Комисията – Актуализиране на новата промишлена стратегия за 2020 г.: изграждане на посилен единен пазар за възстановяване на Европа“, COM(2021) 350 final, 5 май 2021 г.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС **е необходимо** да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, както е **определено в** Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁷.

Изменение

(13) Паралелно с поставянето на цели за автомобилния парк на целия ЕС **следва** да се разгърне и инфраструктурата за зареждане с електричество и гориво, както е **предвидено като част от преразглеждането на** Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁷, **както и чрез амбициозни цели за разгръщането на частни зарядни точки в сградите съгласно предвиденото в Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета^{1а}. Амбициозно предложение за регламент относно инфраструктурата за алтернативни горива следва да осигури задължителни цели за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива във всички 27 държави членки. Комисията следва да гарантира, че държавите членки получават финансова подкрепа за балансирано и еднакво разгръщане на инфраструктурата за алтернативни горива на техните територии, за да се осигури равен достъп, както и безпроблемно функционираща и модерна европейска транспортна мрежа.**

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

²⁷ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

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

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) Разгръщането на достатъчно инфраструктура за зареждане с електричество и с алтернативни горива е важна предпоставка за развитието на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии и следователно за успеха на настоящия регламент. Поради това всяко повишаване на целите за намаляване на емисиите съгласно настоящия регламент следва да бъде придружено от повишаване на целите за разгръщане в рамките на преразглеждането на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета^{1а}. Във връзка с това е от първостепенно значение инвестициите за нейното разгръщане да бъдат продължени и засилени. Освен това е важно да се подчертае, че въпросът със зареждането с гориво е неразривно свързан със самата автономност на превозните средства, като се има предвид, че колкото повече тя се увеличава, толкова повече намалява необходимостта от често зареждане с гориво, и че следователно

Комисията следва да вземе предвид технологичното развитие, по-специално по отношение на автономността на акумулаторните батерии, което засяга разгръщането на инфраструктурата.

^{1A} Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви емисии по икономически ефективен начин, поради *което* е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.

Изменение

(14) На производителите следва да се осигури достатъчно гъвкавост при адаптирането на техните автомобилни паркове във времето, за да се управлява преходът към превозни средства с нулеви **и ниски** емисии по икономически ефективен начин. Поради **това** е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди. **През 2027 г. следва да се извърши преразглеждане на настоящия регламент, за да се гарантира ефективността на приетите с него мерки, като се вземат предвид развитието в сектора, нарасналите разходи за осигуряване на съответствие за производителите и поведението на обществеността.**

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС от 2030 г. **нататък** производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза. **В този контекст механизмът за стимулиране преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) вече няма да изпълнява първоначалната си цел и ще е налице риск той да накърни ефективността на Регламент (ЕС) 2019/631. Поради това той следва да се премахне от 2030 г. Преди тази дата и следователно през цялото десетилетие въпросният механизъм ще продължи да способства за навлизането на превозните средства с емисии 0–50 g CO₂/km, включително на електрически превозни средства с акумулаторни батерии, електрически превозни средства с горивни елементи, използващи водород и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа с добри показатели. След тази дата хибридните електрически превозни средства с възможност за включване в електрическата мрежа ще продължат да се взимат предвид при оценката на спазването на целите за целия автомобилен парк от страна на производителите на превозни средства.**

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

(18) **За да се гарантира справедливо разпределение на усилията за**

Изменение

(15) С по-строгите цели за автомобилния парк в ЕС от 2030 г. производителите ще трябва да внедряват значително повече превозни средства с **ниски и** нулеви емисии на пазара на Съюза. Механизмът за стимулиране на преминаването към превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) ще продължи да способства за навлизането на превозните средства с емисии 0–50 g CO₂/km.

заличава се

намаляване на емисиите, двете криви на граничните стойности за по-леки и по-тежки леки търговски превозни средства следва да бъдат коригирани, за да отразяват по-строгите цели за намаляване на емисиите на CO₂.

Изменение 22

Предложение за регламент Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21) Предвид по-амбициозните общи цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за да се избегне потенциално изкривяване на пазара, изискванията за намаляване на емисиите спрямо всички производители на пазара на Съюза следва да бъдат хармонизирани освен за производителите с по-малко от 1000 нови превозни средства, регистрирани през една календарна година. Съответно, производителите на новорегистрирани 1000—10 000 леки пътнически автомобили или на 1000—22 000 леки търговски превозни средства в рамките на една календарна година не следва да могат да кандидатстват за дерогация от поставените им цели за специфичните емисии от 2030 г. нататък.

заличава се

Изменение 23

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23) През 2026 г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631

(23) През 2027 г. следва да се извърши преглед на постигнатия съгласно Регламент (ЕС) 2019/631

напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в двугодишния доклад.

напредък към постигането на определените за 2030 г. и нататък цели за намаляване на емисиите. При този преглед следва да се вземат предвид всички аспекти, разгледани в двугодишния доклад.

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 23 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) Преразглеждането на разпоредбите е важна част от проследяването на напредъка на Съюза към постигане на неговите амбиции в областта на климата, като същевременно се гарантира постигането на конкретни цели за намаляване на емисиите чрез хармонизирана методика за докладване по отношение на жизнения цикъл на превозните средства и се отчитат последствията от определените цели за промишлеността и социалната сфера.

Изменение 25

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(24) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително

(24) Сумите от таксите за извънредно количество емисии следва да се считат за приход, разпределен в специален бюджетен ред „Подкрепа за автомобилния сектор“ на Социалния фонд за климата, с цел да се гарантира справедлив преход към неутрална по отношение на климата икономика, по-специално да се смекчи

административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии ще се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631.

евентуалното отрицателно въздействие на прехода в автомобилния отрасъл върху заетостта във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, които са най-силно засегнати от прехода.

Изменение 26

Предложение за регламент Съображение 25 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25а) Като се признават ниските емисии през жизнения цикъл на биометана и неговия потенциал да осигурява икономически ефективни намаления на емисиите на CO₂, определен брой ясно дефинирани нови леки пътнически автомобили и микробуси, задвижвани с биометан, ще бъдат изключени при определянето на средните специфични емисии на CO₂ за всички нови леки автомобили и микробуси в рамките на преходен период. Въпреки че Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета^{1а} не обхваща леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства с базова маса над 2 610 kg, емисиите от тези превозни средства следва да се измерват в съответствие със същите процедури за измерване, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, и процедурите за корелация, приети въз основа на Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета^{1б} и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета^{1в}. Получените стойности на емисиите на CO₂ следва да бъдат въведени в сертификата за

съответствие на превозното средство, за да се осигури възможност за тяхното включване в схемата за мониторинг.

^{1a} 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 (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

^{1b} 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, 5.6.2009 г., стр. 1).

^{1c} Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета 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 27

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква б

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 1 – параграф 5а (нов) – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) за средните емисии на автомобилния парк от нови леки

Изменение

а) за средните емисии на автомобилния парк от нови леки

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

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

пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от **90%** спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част А на приложение I;

б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от **90%** спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.3 от част Б на приложение I.

Изменение 28

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 – параграф 1 – буква м

Текст в сила

м) „превозно средство с нулеви и ниски емисии“ означава лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство с емисии **на отработилите газове** от нула до 50 g CO₂/km, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151;

Изменение

ба) буква м) се заменя със следното:

м) „превозно средство с нулеви и ниски емисии“ означава лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство с емисии от нула до 50 g CO₂/km, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151;

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 29

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б б (нова) Регламент (ЕС) 2019/631

Член 3 – буква н а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

бб) в параграф 1 се добавя следната буква:

„на) „хибридно електрическо

превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) означава: превозно средство, задвижвано от комбинация от електрически двигател с акумулаторна батерия, от една страна, и двигател с вътрешно горене, от друга страна, които могат да функционират заедно или поотделно.“;

Изменение 30

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 4 – параграф 3

Текст в сила

Изменение

3. За определянето на средните специфични емисии на CO₂ на всеки производител се вземат предвид следните проценти от новите леки пътнически автомобили на всеки производител, регистрирани през съответната година:

- 95% през 2020 г.,
- 100% от 2021 г. нататък.

(4а) В член 4 параграф 3 се заменя със следното:

„3 За определянето на средните специфични емисии на CO₂ на всеки производител се вземат предвид следните проценти от новите леки пътнически автомобили **и леки търговски превозни средства** на всеки производител, регистрирани през съответната година:

- 95% през 2020 г.,
- 100% от 2021 г. нататък **[датата, посочена в член 19]. До 31 декември 2029 г. се изключват производителите на превозни средства, задвижвани с биометан, което представлява не повече от 5% от новорегистрираните съответни превозни средства през съответната година.“**

Изменение 31

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4 б (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 6 – параграф 2 – буква г

Текст в сила

Изменение

г) категорията превозни средства, регистрирани като М1 или N1, за които се прилага групирането.

(4б) в член 6, параграф 2 буква г) се заменя със следното:

„г) категорията превозни средства, регистрирани като М1 или N1, **или и като двете**, за които се прилага групирането.

(Регламент (ЕС) 2019/631)

Изменение 32

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а а (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 7 – параграф 10

Текст в сила

Изменение

10. Не по-късно от 2023 г. Комисията **прави оценка на възможността за разработване на** обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от **леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат** на пазара на **Съюза**, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя тази **оценка** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.

аа) параграф 10 се заменя със следното:

„10. Не по-късно от **31 декември** 2023 г. Комисията **разработва** обща методика на Съюза за оценяването и последователното докладване на данни за емисиите на CO₂ от **горивата и енергията, потребявана от превозните** средства на пазара на **ЕС**, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя тази **методика** на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, например законодателни предложения.“

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а б (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 7 – параграф 10 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*аб) добавя се следният параграф:
„10а. От 1 януари 2024 г. нататък производителите може на доброволен принцип да подават данните относно емисиите на CO₂ през жизнения цикъл за пътническите леки автомобили и леките търговски превозни средства на пазара на Съюза, посочени в параграф 10, на компетентните органи, посочени в параграф 6, и на държавите членки, които след това ги подават на Комисията в съответствие с параграф 2. От 1 януари 2028 г. нататък тези данни се включват в информацията, посочена в част А от приложения II и III.“;*

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5 а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 8 – параграф 4

Текст в сила

Изменение

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в *общия бюджет* на Съюза.

(5а) в член 8 параграф 4 се заменя със следното:

*„4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии следва да се считат за приход, **разпределен** в **специален бюджетен ред** „Подкрепа за автомобилния сектор“ на Социалния фонд за климата, с цел да се **гарантира справедлив преход към неутрална по отношение на климата икономика, по-специално да се смекчи евентуалното отрицателно въздействие на прехода в автомобилния отрасъл върху заетостта във всички засегнати***

държави членки, по-специално в регионите и общностите, които са най-силно засегнати от прехода. Този специален бюджетен ред на Социалния фонд за климата подпомага постигането на цел „Инвестиции за работни места и растеж“ във всички държави членки. Той предоставя подкрепа на държавите членки за целите на финансирането на мерки и инвестиции за справяне с икономическите и социалните последици от прехода, по-специално по отношение на очакваната преквалификация и загубата на работни места в автомобилния сектор, включително в малките и средните предприятия. Разпределените средства се осигуряват от бюджета на Съюза и от приходите от таксата за извънредно количество емисии, определена в член 8 от настоящия регламент. Те подпомагат следните дейности: преквалификация на работници, съдействие на търсещите работа при търсенето на работа и активно приобщаване, както и инвестиции в преобразуването на промишлената структура на Съюза.“;

Изменение 35

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 10 – параграф 2 – първо изречение

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) В член 10, параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

заличава се

„След съответно заявление, подадено съгласно параграф 1, може да се

предостави дерогация от целите за специфичните емисии, приложими до календарната 2029 година включително.“;

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка б а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 11а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(ба) Добавя се следният член 11а:

„Член 11а

Използване на синтетични и алтернативни горива

1. При подаване на заявление от производител намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез използване на синтетични и авангардни алтернативни горива (наричани по-долу „алтернативни горива“), се разглежда в съответствие с параграфи 2 и 3 от настоящия член.

2. Приносът на намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез употребата на алтернативни горива, може да се отчита за средните специфични емисии на CO₂ на производителя, както е посочено в параграф 1 от настоящия член. Намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез използването на алтернативни горива, може да бъде разпределено на отделни превозни средства, които от техническа гледна точка са в състояние да използват кредитираното алтернативно гориво в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007.

3. Всяка държава членка записва

за всяка календарна година количествата алтернативни горива, пуснати на пазара от даден производител, или количествата алтернативни горива, разпределени на даден производител, и предоставя подходящ сертификат за тези количества и произтичащите от тях икономии на CO₂, като прилага по съответния начин процедурата за сертифициране и документиране, посочена в Директива (ЕС) 2018/2001.

Държавите членки гарантират, че кредити се издават само за количества, отговарящи на изискванията на Директива (ЕС) 2018/2001, и когато е гарантирано, че не се извършва успоредно разпределение спрямо целите за намаление, определени в член 25, параграф 1 от Директива (ЕС) 2018/2001. От кредитите трябва да са видни издаващата държава членка, техният срок на валидност и количеството и видът алтернативно гориво, за които са издадени. С кредитите трябва да може да се търгува. С цел да се сведе до минимум рискът от многократно отчитане в Съюза на отделни количества, държавите членки и Комисията трябва да засилят сътрудничеството между националните системи, включително, когато е целесъобразно, обмена на данни. Когато компетентният орган на дадена държава членка подозира или установи измама, той уведомява, когато е целесъобразно, останалите държави членки.

4. Размерът на икономииите, посочен в параграфи 1 и 2, се изчислява в съответствие с приложение I, част В.“;

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 б (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 12 – параграф 3 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) в член 12, параграф 3 се добавя следната алинея:

„Освен това Комисията оценява по-специално посочените в параграф 1 данни за използването на гориво и разхода на енергия за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV). Като използва тези данни, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 17, за да адаптира използваните за OVC-HEV коефициенти на използваемост, с цел да се гарантира, че техните емисии са представителни за движение в реални условия от 2025 г. нататък.

Изменение 38

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 14 а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

До 31 декември 2025 г. и на всеки две години след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки за **улесняване** на прехода, включително чрез финансови средства.

До 31 декември 2025 г. и на всеки две години след това Комисията докладва за напредъка към постигане на пътна мобилност с нулеви емисии. **В доклада се оценява и установява дали е необходимо настоящият регламент да бъде изменен въз основа на общите методики.** Докладите съдържат по-специално наблюдение и оценка на необходимостта от евентуални допълнителни мерки, **например мерки за подпомагане на търсенето на превозни средства с нулеви емисии, с цел ускоряване на прехода по приобщаващ от социална гледна**

точка начин, включително чрез финансови средства, по-специално за регионите и общностите, които са най-засегнати от прехода. В доклада Комисията също така оценява тенденциите в областта на транспортната бедност във всяка държава членка, както е определено в Регламент (ЕС) .../... [Регламента за Социалния фонд за климата].

Изменение 39

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 14 а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г. Сред тях са въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, напредъкът към постигането на целите при изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество и гориво, както се изисква по Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на климатична неутралност при мобилността, последствията при потребителите, напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии.;

Изменение

В своите доклади Комисията взема предвид всички фактори, които допринасят за икономически ефективен напредък към постигане на климатична неутралност до 2050 г. Сред тях са въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, *което следва да бъде анализирано не само съгласно измерване, което се основава единствено на емисиите на отработили газове, но и съгласно цялостен подход, който се основава на анализ на емисиите през целия жизнен цикъл по отношение на емисиите на превозните средства, като се взема предвид и степента на отделяне на парникови газове на етапите на добива на минерални суровини, производството и края на жизнения цикъл, както и праговата стойност за CO₂ в грамове, използвана за определяне на това кои са превозните средства с ниски емисии, и ако е целесъобразно, нейното преразглеждане*, напредъкът към постигането на целите при изграждането на инфраструктура за зареждане с електричество и гориво,

както се изисква по Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, потенциалният принос на новаторските технологии и устойчивите алтернативни горива за постигане на климатична неутралност при мобилността, последствията при потребителите, напредъкът в социалния диалог, както и други аспекти, които допълнително способстват за един икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии.“;

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграф 1 – първа алинея

Текст, предложен от Комисията

1. През **2028 г.** Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент въз основа на двугодишните доклади и ще представи доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

Изменение

1. През **2027 г.** Комисията прави преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент **въз основа на методиката, определена в член 7, параграф 10, за да се гарантира, че емисиите от сектора са в съответствие с целта на Съюза за възлеродна неутралност**, въз основа на двугодишното докладване, и представя доклад на Европейския парламент и на Съвета с резултата от прегледа.

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/631

Член 15 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) **параграф 2 се заменя със следното:**

2. В доклада, посочен в параграф 1, Комисията разглежда, *inter alia*: представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво или енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007; навлизането въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, по-специално във връзка с леките търговски превозни средства; разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, докладвано по **Директива 2014/94/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета², включително нейното финансиране; потенциалния принос, който използването на синтетични и алтернативни горива от ново поколение, произведени с енергия от възобновяеми източници, може да има за намаляването на емисиите; действително наблюдаваното намаляване на емисиите на CO₂ на равнището на съществуващия автомобилен парк; действието на насърчителния механизъм за въвеждане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии; потенциалните последици от преходната мярка, посочена в приложение I, част А, точка 6.3; въздействието на настоящия регламент върху потребителите, особено върху хората с ниски и средни доходи; както и въпроси, свързани с по-нататъшното улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и финансово достъпна мобилност в Съюза.

В посочения доклад Комисията

„2. В доклада, посочен в параграф 1, Комисията разглежда, *inter alia*: представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво или енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007; навлизането въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, по-специално във връзка с леките търговски превозни средства; разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, докладвано по **Регламент [.../...]** на Европейския парламент и на Съвета ***относно разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива***^{1а}, включително нейното финансиране; ***прилагането на Директивата за енергийните характеристики (Директива 2010/31/ЕС) и нейния предвиден преглед***; потенциалния принос, който използването на синтетични и алтернативни горива от ново поколение, произведени с енергия от възобновяеми източници, може да има за намаляването на емисиите; действително наблюдаваното намаляване на емисиите на CO₂ на равнището на съществуващия автомобилен парк; действието на насърчителния механизъм за въвеждане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии; потенциалните последици от преходната мярка, посочена в приложение I, част А, точка 6.3; въздействието на настоящия регламент върху потребителите, особено върху хората с ниски и средни доходи; както и въпроси, свързани с по-нататъшното улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и финансово достъпна мобилност в Съюза.

определя и ясен път за по-нататъшното намаляване на емисиите на CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства за периода след 2030 г. с цел да се допринесе значително за постигането на дългосрочната цел на Парижкото споразумение.

² Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

^{1a} COM(2021)0559.“;

Изменение 42

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 10 – буква б
Регламент (ЕС) 2019/631
Член 15 – параграфи 3 – 5

Текст, предложен от Комисията

б) параграфи 2 – 5 се заличават;

Изменение

б) параграфи 3 – 5 се заличават

Изменение 43

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква г
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I, част Б

Текст, предложен от Комисията

г) *точка 6.2.2 се заменя със следния текст:*

6.2.2. Еталонни цели за специфичните емисии за периода 2030—2034 г.

Еталонни цели за специфичните емисии = $EU\ fleet-wide\ target_{2030} + \alpha \cdot$

Изменение

заличава се

$(TM-TM_0)$

където:

$EU\ fleet-wide\ target_{2030}$ е
стойност, определена в
съответствие с точка 6.1.3;

α е $a_{2030,L}$, когато средната маса на
изпитване на новите леки търговски
превозни средства на производителя е
по-малка или равна на стойността
 TM_0 , или $a_{2030,H}$, когато средната маса
на изпитване новите леки търговски
превозни средства на производителя е
по-голяма от стойността TM_0 ;

където

$a_{2030,L}$ е

нула

$a_{2030,H}$ е

нула

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

TM е съгласно определеното в точка
6.2.1

TM_0 е съгласно определеното в точка
6.2.1.

Изменение 44

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 2 – буква д
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част Б – буква д

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) добавя се следната точка 6.2.3: заличава се

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

Еталонни цели за специфичните
емисии = $EU\ fleet-wide\ target_{2035} + \alpha \cdot$
 $(TM-TM_0)$

където:

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

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

където

$a_{2035,L}$ е

нула

$a_{2035,H}$ е

нула

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

TM е съгласно определеното в точка 6.2.1

TM_0 е съгласно определеното в точка 6.2.1.

Изменение 45

Предложение за регламент
Приложение I – параграф 1 – точка 3 (нова)
Регламент (ЕС) 2019/631
Приложение I – част В (нова)
Текст, предложен от Комисията

Изменение

В приложение 1 се добавя следната нова част В:

„ЧАСТ В

Изчисление на намалението на емисиите на CO_2 , постигнато чрез използването на алтернативни горива съгласно член 11а
Общият размер (произход) на всички кредити за намаление на емисиите на CO_2 ($credit\ total$) в g през година t съгласно член 11а се изчислява по формулата:

$$credit_{total,t} = \sum_k (fuel_{k,t} \times CO2_{ref} \times CO2saving_k) + banking_{t-1}$$

Общото количество (използване) на всички кредити за намаление на емисиите на CO₂ също се изчислява по формулата:

$$credit_{total,t} = credit_{fleet,t} + \sum_j credit_{vehicle,j,t} + banking_t$$

Количеството на намалението на емисиите на CO₂ в g, кредитирано през година t за специфичните средни емисии в съответствие с член 11а, параграф 1 (reduction amount fleet), се изчислява по формулата:

$$credit_{total,t} = credit_{fleet,t} + \sum_j credit_{vehicle,j,t} + banking_t$$

Количеството на намалението на емисиите на CO₂, кредитирано през година t за отделно превозно средство „j“ в съответствие с член 11а, параграф 2 (reduction amount vehicle,j,t), се изчислява по формулата:

$$reduction\ amount_{vehicle,j,t} = \frac{credit_{vehicle,j,t}}{mileage}$$

където:

$\sum_k(\cdot)$	Общото количество на всички алтернативни горива, пуснати на пазара за всички видове горива
$\sum_j(\cdot)$	Общият размер на всички намаления на емисиите на CO ₂ , кредитирани за отделни превозни средства съгласно член 11а, параграф 2
$fuel_{k,t}$	Привнесено или разпределено количество в MJ на дадено алтернативно гориво k, пуснато на пазара през година t
$CO2_{ref}$	Сравнителна стройност на емисиите на CO ₂ за изкопаеми горива в g/MJ съгласно Директива (ЕС) 2018/2001
$CO2saving_k$	Намаление на емисиите на парникови газове на всяко алтернативно гориво съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 в сравнение с изкопаемите горива в %
$banking_t$	Кредити за алтернативни горива, които не са използвани и прехвърлени от даден производител през година t
$credit_{fleet,t}$	Общ размер на кредитите за намаление на емисии в g CO ₂ , предоставени през година t съгласно член 11а, параграф 1
$credit_{vehicle,j,t}$	Намаления на емисии в g CO ₂ , кредитирани за превозно средство j през година t съгласно член 11а, параграф 2
пробег	Средно очаквано изминато разстояние през целия срок на експлоатация, в km, на новорегистрирано превозно средство на даден производител. Съгласно историческите стойности могат да се използват 180 000 km. Това е в съответствие с доклада за Комисията, изготвен от Ricardo-AEA (референтен номер: Ares (2014)2298698) – средният пробег през целия срок на експлоатация на дизелов автомобил е приблизително 208 000 km, докато пробезите през целия срок на експлоатация на бензиновите автомобили варират между 160 000 и 170 000 km. Дизеловите автомобили съставляват приблизително

vehicles_t

35% от новите леки пътнически автомобили през 2018 г.

Брой на превозните средства, регистрирани от даден производител през година t“.

ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата
Позовавания	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 13.9.2021
Дадено становище Дата на обявяване в заседание	TRAN 13.9.2021
Докладчик по становище Дата на назначаване	Karima Delli 28.4.2022
Предишен докладчик по становище	Petar Vitanov
Разглеждане в комисия	25.1.2022
Дата на приемане	28.4.2022
Резултат от окончателното гласуване	+: 27 –: 14 0: 7
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	István Ujhelyi

14	-
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Clare Daly, Elena Kountoura
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

7	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Ismail Ertug, Isabel García Muñoz

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Пълни заглавия	Изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 по отношение на укрепването на стандартите за емисиите на CO ₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата		
Позовавания	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)		
Дата на представяне на ЕП	14.7.2021		
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 13.9.2021		
Подпомагащи комисии Дата на обявяване в заседание	BUDG 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	TRAN 13.9.2021
Недадено становище Дата на решението	BUDG 31.8.2021		
Докладчици Дата на назначаване	Jan Huitema 17.9.2021		
Разглеждане в комисия	27.9.2021	13.1.2022	
Дата на приемане	11.5.2022		
Резултат от окончателното гласуване	+: –: 0:	46 40 2	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sogaard-Lidell, Maria Spyraki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska		
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Milan Brglez, Deirdre Clune, Anna Deparnay-Grunenberg, Jens Gieseke, Kateřina Konečná, Susana Solís Pérez		
Дата на внасяне	18.5.2022		

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
Renew	Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, Susana Solís Pérez, Nicolae Ștefănuță, Linea Sjøgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Nikos Androulakis, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Milan Brglez, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Kateřina Konečná, Silvia Modig, Mick Wallace
Verts/ALE	Anna Deparnay-Grünenberg, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus

40	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Joanna Kopcińska, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glück

2	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Deirdre Clune

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“