



Документ за разглеждане в заседание

A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**

ДОКЛАД

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Бас Ейкхаут

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.....	66
ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА СУБЕКТИТЕ ИЛИ ЛИЦАТА, ОТ КОИТО ДОКЛАДЧИКЪТ Е ПОЛУЧИЛ ИНФОРМАЦИЯ.....	70
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА.....	71
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ	110
ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....	179
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	181

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2023)0088),
 - 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 (C9-0025/2023),
 - като взе предвид мотивираното становище, изпратено от Камарата на депутатите на Италианската република и Сената на Италианската република в рамките на Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и на пропорционалност, в които се заявява, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 12 юли 2023 г¹.,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид членове 59 и 40 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид становищата на комисията по транспорт и туризъм и на комисията по промишленост, изследвания и енергетика,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (A9-0313/2023),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. одобрява съвместното изявление на Европейския парламент и Съвета, приложено към настоящата резолюция;
 3. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст или внесе или възнамерява да внесе съществени

¹ Все още непубликувано в Официален вестник.

промени в това предложение;

4. 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) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК)¹⁰. Изключително тежките последици от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза доказва необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

¹⁰ Съобщение на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final;

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща

Изменение

(1) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г., се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК)¹⁰. Изключително тежките последици от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза, **както и агресията на Русия срещу Украйна**, доказва необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.

¹⁰ Съобщение на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final;

Изменение

(2) Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща

превръщането на Съюза 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.

превръщането на Съюза 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 **и уязвими групи**, като например **домакинствата и хората с ниски доходи**, 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 3

Текст, предложен от Комисията

(3) В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът поема ангажимент за намаление с най-малко 55 % до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на ЕС спрямо равнищата от 1990 г.

Изменение

(3) В актуализирания национално определен принос, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г., Съюзът поема ангажимент за намаление с най-малко 55 % до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове от цялата икономика на ЕС спрямо равнищата от 1990 г. **В заключенията си от 24 октомври 2022 г.^{1а} Съветът заявява готовността си, възможно най-скоро след приключването на преговорите по основните елементи на пакета „Подготвени за цел 55“, да актуализира, по целесъобразност, национално определения принос на**

Съюза и на неговите държави членки в съответствие с параграф 29 от Пакта за климата от Глазгоу.

1а **Заключения на Съвета относно подготовката за 27-ата Конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата от 24 октомври 2022 г.**

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) С Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ **Съюзът включи в законодателството си целта за неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г.** 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.

Изменение

(4) **Съюзът си постави за цел най-късно до 2050 г. цялата негова икономика да постигне климатична неутралност, както и целта впоследствие да постигне отрицателни емисии.** **Посредством Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ 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. **В посочения регламент също така се предвижда, че по целесъобразност Комисията трябва да предложи междинна цел на Съюза в областта на климата за 2040 г., най-късно в срок от шест месеца от първия глобален преглед, извършен съгласно Парижкото споразумение, и същевременно да публикува прогнозния ориентировъчен бюджет на Съюза за парниковите газове за периода 2030—2050 г., определен като ориентировъчния общ обем на нетните емисии на парникови газове,**

които се очаква да бъдат отделени през този период, без да се излагат на риск ангажиментите на Съюза по Парижкото споразумение, както и методиката, на която се основава този ориентиран бюджет. На 15 юни 2023 г. Европейският научен консултативен съвет по изменението на климата публикува своето научно становище за определяне на общоевропейска цел в областта на климата за 2040 г. и бюджет за парниковите газове за периода 2030 – 2050 г.^{11а}

¹¹ 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).

¹¹ 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).

11а Европейски научен консултативен съвет по изменението на климата, 2023 г. Научно становище за определянето на цел в областта на климата за целия ЕС за 2040 г. и на бюджет за парникови газове за периода 2030 – 2050 г.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Понастоящем на тежкотоварните превозни средства се дължат повече от една четвърт от емисиите на

парникови газове от автомобилния транспорт в Съюза и над 6 % от общите емисии на парникови газове в Съюза, повече от тези от въздухоплаването или от морския транспорт. Стратегията на ЕС за устойчива и интелигентна мобилност цели да намали емисиите в транспортния сектор с 90% до 2050 г., включително в секторите на въздухоплаването и морския транспорт, чиито емисии трудно могат да бъдат намалени. Това изисква допълнителни цели за намаляване на емисиите преди 2050 г. за секторите, подходящи за декарбонизация, като например автомобилния транспорт. При този преход следва да се вземат предвид промишлените и социалните предизвикателства на този процес, за да се гарантира заетост и достъпна мобилност за всички.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.

Изменение

(8) За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата 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 7

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) Засилването на изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства и разгръщането на необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво ще играе ключова роля за намаляване на емисиите на целия автомобилен парк от тежкотоварни превозни средства, за да се постигне неутралност по отношение на климата в цялата икономика най-късно до 2050 г., както е посочено в Регламент (ЕС) 2021/1119, наред с други инициативи, които ще бъдат необходими за ускоряване на преминаването от автомобилен към железопътен транспорт и увеличаване на железопътните товарни превози.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

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 ползвателите и гражданите що се отнася

(9) *Преразгледаните* 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 ползвателите 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. 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.

до качеството на въздуха и икономииите на енергия, както и да гарантират запазване на иновациите във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост **и на свързаните с тях висококачествени работни места, тъй като автомобилната промишленост продължава да бъде един от стълбовете на икономиката на Съюза.** 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.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства имат голям потенциал да декарбонизират определени сегменти от сектора на тежкотоварния транспорт и тяхното развиване следва да се насърчава, като същевременно се взема предвид фактът, че не съществува технология без въздействие върху околната среда.

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 за новите тежкотоварни 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 за новите тежкотоварни 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, да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин, **да се даде необходимия сигнал за ускоряване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в целия Съюз, да се гарантира дългосрочната конкурентоспособност на промишлеността на Съюза на световния пазар и да се допринесе за намаляването на оперативните разходи за транспортните дружества, като същевременно се гарантира, че Съюзът изпълнява своите цели в областта на климата и замърсяването на въздуха.**

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Според най-новата информация, предоставена от Европейската агенция за околната среда (ЕАОС), 97% от градското население в Съюза през 2021 г. са били изложени на концентрации на фини прахови частици над нивото, определено в здравните насоки на Световната здравна организация^{1а}. През 2020 г. в Европа 275 000 случая на

преждевременна смърт са се дължали на излагане на високи концентрации на прахови частици, а 64 000 случая на преждевременна смърт – на експозиция на високи концентрации на NO₂¹⁶. Чрез ускоряване на въвеждането на превозни средства с нулеви емисии, по-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ ще допринесат също така за намаляване на замърсяването на въздуха от автомобилния транспорт.

^{1a} Europe's Air Quality Status 2023 (Състояние на качеството на въздуха в Европа, 2023 г.), Европейска агенция за околната среда (2023 г.).

¹⁶ Health impacts of air pollution in Europe (Въздействие на замърсяването на въздуха върху здравето в Европа), Европейска агенция за околната среда (2023 г.).

Изменение 12

Предложение за регламент Член 11 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Актуализираната нова промишлена стратегия¹⁴ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на доставки на автомобилната промишленост, на консултациите със

Изменение

Актуализираната нова промишлена стратегия¹⁴ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на 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 и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“ В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложения Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии.

¹⁴ 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 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

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 и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“ В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложения Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии. ***Следва да се обърне специално внимание и на въздействието, което този преход ще окаже върху МСП по веригата на доставки.***

¹⁴ 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

(11а) Бързото разгръщане на инфраструктура за зареждане с

електроенергия и гориво изисква да са на разположение квалифицирани монтажници. Инвестициите в преквалифициране и повишаване на квалификацията ще бъдат от съществено значение за изпълнение на целите на настоящия регламент и ще гарантират справедлив преход в сектора на производство на камиони.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) *Целите, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, трябва да бъдат допълнени от необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, както е посочено в предложението на Комисията за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.¹⁶*

Изменение

(12) *Търговските превозни средства са основни инструменти за движението на стоки и хора. Фактори като цената на превозните средства с нулеви емисии, наличието на инфраструктура за зареждане, необходимостта от запазване и ускоряване на иновациите и въздействието на мерките за ценообразуване на въглеродните емисии са от решаващо значение за постигането на по-амбициозни цели за намаляване на емисиите на CO₂. Регламент (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (AFIR) определя минимално покритие на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво, предназначени за тежкотоварни превозни средства. Няколко държави членки вече обявиха, че ще надхвърлят тези минимални изисквания, а няколко европейски производители на камиони създадоха съвместни предприятия за монтиране и експлоатация на обществени мрежи за зареждане в цяла Европа. По-строгите стандарти за CO₂ следва да стимулират допълнителните инвестиции от*

страна на операторите на инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво. На държавите членки следва да се предостави достатъчна подкрепа в този контекст, по-специално от инструментите на ЕС за финансиране, като те следва също така да бъдат насърчавани да включват в своите преразгледани национални рамки за политиката мерки в подкрепа на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво в депа, логистични центрове и складове. Разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво е еднакво важно и в частни обекти, като например в частни депа и логистични центрове. Следва също така да се предприемат допълнителни мерки за намаляване на продължителността на процеса на издаване на разрешения за инфраструктура за зареждане. Всички тези инициативи ще допринесат за необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво в целия Съюз¹⁶.

¹⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

¹⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12a) *В срок от 6 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент Комисията следва да свика форум за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, който да обединява публични оператори на зарядни станции, оператори на електропреносни системи, превозвачи на дълги разстояния, градски логистични оператори, оператори на обществения транспорт, гражданското общество, мозъчни тръстове, държавите членки и производителите, за да работят заедно за действителното и икономически ефективно разгръщане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и гориво с оглед на повишените цели за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства. Работата на този форум следва по-специално да допринесе за подготовката на първия преглед, посочен в член 22, параграф 2 от Регламент (ЕС).../... на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (AFIR), за да се гарантира, че целите, определени в посочения регламент, са приведени в съответствие с амбицията на настоящия регламент.*

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14a) *Достъпът до обучение и преквалификация в редица сектори, включително сектора на тежкотоварните превозни средства,*

който трябва да претърпи съществени промени, е от ключово значение за социално справедлив преход. Промисленият сектор на тежкотоварните превозни средства трябва да се увери, че работниците и служителите имат достъп до възможности за преквалификация и биват насърчавани да ги използват напълно безплатно. За да се гарантира справедлив и ефективен преход, картографирането и анализът на прогнозираните промени на пазара на труда в промисления сектор на тежкотоварните превозни средства са от съществено значение.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони **не е възможно** да се **предвиди напълно дали** за **всички** специфични видове употреба **технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор.** Това може да включва видове употреба като **тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони** за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. **С оглед на тези съображения** следва да се **остави известна свобода**

Изменение

(15) Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони **в краткосрочен план следва** да се **предостави известна възможност за отчитане на определени** специфични видове употреба. Това може да включва видове употреба като превозни средства за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. **В клаузата за преглед** следва да се **направи оценка на възможността за прилагане на целите за CO₂ за специфични видове употреба и за несертифицирани превозни средства.**

по отношение на целта за 2040 г., за да се отчете развитието на технологиите, което все още предстои.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15a) За да оцени емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства на равнището на Съюза през целия им жизнен цикъл, Комисията следва да оцени възможността за разработване на обща за Съюза методика за оценяване и последователно отчитане на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, пуснати на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 16

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16) Възлагащите органи или възложителите следва да вземат предвид, когато възлагат поръчки за покупка или използване на превозни средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, устойчивостта на доставките, включително като вземат предвид документа „Ръководство за участието на оференти и стоки от трети държави на пазара на ЕС за обществени поръчки“ (C (2019) 5494 final).

(16) За да се гарантират устойчиви и издръжливи вериги на доставки и да се намалят настоящите стратегически зависимости от вноса на някои технологии и продукти, необходими за ускореното въвеждане на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, по-специално градски автобуси, и да се предотврати възникването на нови такива случаи на зависимост, възлагащите органи или възложителите следва да вземат предвид, когато възлагат поръчки за покупка или използване на превозни

средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, устойчивостта **и издръжливостта** на доставките, включително като вземат предвид документа „Ръководство за участието на оференти и стоки от трети държави на пазара на ЕС за обществени поръчки“ (С (2019) 5494 final). **Тежестта на критериите за приноса на офертата към устойчивото развитие и икономическата устойчивост при процедурите за възлагане на обществени поръчки не засяга възможността възлагащите органи и възложителите да определят по-висок праг за критериите, свързани с екологичната устойчивост или иновациите, в съответствие с член 41, параграф 3 и съображение 64 от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, член 67, параграф 5 от Директива 2014/24/ЕС и член 82, параграф 5 от Директива 2014/25/ЕС.**

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

(17) 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) 2019/1242. **Поради това той следва да се премахне от 2030 г.**

Изменение

(17) 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) 2019/1242. **Освен това, като се имат предвид високите равнища на технологична готовност на превозните средства с нулеви емисии, няма убедителна причина да**

продължи предоставянето на допълнителни стимули за превозните средства с ниски емисии. Този механизъм за стимулиране следва да престане да се прилага за тежкотоварните превозни средства с ниски емисии, считано от 2025 г., да се приведе в съответствие с настоящото развитие на пазара и да се премахне напълно от 2030 г.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Тъй като за някои групи превозни средства, чийто тип е одобрен, емисиите на CO₂ все още не се определят по технически причини, тези превозни средства няма нужда да отговарят на целите за CO₂, определени с настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели, както и други превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като превозни средства с повече от 4 оси или с повече от 2 задвижвани оси, малки автобуси с максимална маса по-малка от **7,5 t и малки камиони с максимална маса по-малка от 5 t.**

Изменение 22

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 5

Изменение

Тъй като за някои групи превозни средства, чийто тип е одобрен, емисиите на CO₂ все още не се определят по технически причини, тези превозни средства няма нужда да отговарят на целите за CO₂, определени с настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели, както и други превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като превозни средства с повече от 4 оси или с повече от 2 задвижвани оси **и** малки автобуси с максимална маса по-малка от 7,5 t.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Специализираните превозни средства, като сметосъбиращи камиони, самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

заличава се

Изменение 23

**Предложение за регламент
Съображение 25 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25а) Емисиите на CO₂ от специализирани превозни средства, като сметосъбиращи камиони, самосвали или бетоносмесители, вече са сертифицирани по VECTO, наблюдават се и се докладват от производителите на превозни средства и държавите членки, а няколко специализирани превозни средства с нулеви емисии вече се предлагат на пазара в Европа. Емисиите на CO₂ от специализирани превозни средства съставляват около 5% от емисиите от тежкотоварни превозни средства и около 10% от продажбите. Тъй като те оперират предимно в градовете, специализираните превозни средства също оказват значително въздействие върху качеството на въздуха в градовете. Повечето от тези превозни средства се движат с малък пробег и по предвидими маршрути и през нощта се съхраняват в депа, което улеснява операторите да експлоатират превозни средства с нулеви емисии. Поради това целите за намаляване на емисиите на CO₂ следва да се

прилагат и за тези превозни средства.

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 25 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25б) Поради техническата готовност на сегмента на превозните средства и необходимостта от подобряване на качеството на въздуха в градовете, малките камиони с максимална маса под 5 t също следва да отговарят на целите за CO₂, определени в настоящия регламент. Тъй като по технически причини емисиите на CO₂ за тези подгрупи превозни средства все още не могат да бъдат определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400, техните емисии на CO₂, определени съгласно одобрението на типа по Регламент (ЕО) № 715/2007, следва да се използват за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите. Въпреки че тези подгрупи превозни средства не попадат в обхвата на задълженията на производителите на превозни средства за мониторинг и докладване, новите им регистрации се докладват от държавите членки. За целите на определянето на пробега и коефициента на полезен товар на тези превозни средства, те следва да бъдат отнесени към подгрупите, посочени в приложение I 1.4 към настоящия регламент

Изменение 25

Предложение за регламент Съображение 25 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25в) За да се улесни разработването и да се даде възможност за широко разпространение на ремаркета, оборудвани с технология за намаляване на емисиите на CO₂, е наложително бързо да се актуализира и разшири рамката за одобрение на такива технологии, по-специално за електрифицираните ремаркета, чрез адаптиране на Регламент (ЕС) 2018/858 относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

Изменение 26

Предложение за регламент Съображение 26

Текст, предложен от Комисията

(26) Поради техническата готовност на подсектора и необходимостта от подобряване на качеството на въздуха в градовете следва да се определи задължителен минимален дял на нови градски автобуси с нулеви емисии.

Изменение

(26) През 2021 г. автобусите с нулеви емисии представляваха 23% от всички продажби в Съюза в този сегмент, като някои държави членки вече достигнаха близо 100%, включително Нидерландия и България. Поради техническата готовност на подсектора и необходимостта от подобряване на качеството на въздуха в градовете следва да се определи задължителен минимален дял на нови градски автобуси с нулеви емисии.

Изменение 27

Предложение за регламент Съображение 27

(27) **Задължителният минимален дял градски автобуси с нулеви емисии следва да отговаря на обществената потребност от достъпен обществен транспорт, включително в селските райони.** Увеличеното предлагане на градски автобуси с нулеви емисии, произтичащо от такъв задължителен минимален дял, следва да има положително въздействие върху разходите за купуване, както по отношение на първоначалната закупна цена, така и по отношение на общите разходи за собственост на градски автобуси с нулеви емисии, отразяващи икономии на изкопаеми горива в резултат на тяхната експлоатация. Съвместното възлагане на обществени поръчки за градски автобуси, които се основават на платформата „Чист автобусен транспорт“, може да намали още повече разходите за купуване на такива автобуси, а предложеният Социален фонд за климата би могъл да се използва от държавите членки за подкрепа на уязвимите граждани с намалени или безплатни билети или абонаменти за обществен транспорт. И накрая, за регионалните автобуси и автобусите за пътуване на дълги разстояния, включително за транспорта в селските райони, продължават да се прилагат целите за тежкотоварните превозни средства. Подкрепата от Социалния фонд за климата би могла да отговори на специфичните нужди на селските райони и да предотврати транспортната бедност чрез осигуряване на достъп до обществен транспорт²¹ на достъпни цени.

²¹ съответствие с определението в Регламента за Социалния фонд за климата, член 2, параграф 2а.

(27) Увеличеното предлагане на градски автобуси с нулеви емисии, произтичащо от такъв задължителен минимален дял, следва да има положително въздействие върху разходите за купуване, както по отношение на първоначалната закупна цена, така и по отношение на общите разходи за собственост на градски автобуси с нулеви емисии, отразяващи икономии на изкопаеми горива в резултат на тяхната експлоатация. Съвместното възлагане на обществени поръчки за градски автобуси, които се основават на платформата „Чист автобусен транспорт“, може да намали още повече разходите за купуване на такива автобуси, а предложеният Социален фонд за климата би могъл да се използва от държавите членки за подкрепа на уязвимите граждани с намалени или безплатни билети или абонаменти за обществен транспорт. И накрая, за регионалните автобуси и автобусите за пътуване на дълги разстояния, включително за транспорта в селските райони, продължават да се прилагат целите за тежкотоварните превозни средства. Подкрепата от Социалния фонд за климата би могла да отговори на специфичните нужди на селските райони и да предотврати транспортната бедност чрез осигуряване на достъп до обществен транспорт²¹ на достъпни цени. **Комисията следва също така да обмисли внасянето на изменения в Директивата за чистите превозни средства^{21а}, така че да е приведена в съответствие с амбицията на настоящия регламент.**

²¹ съответствие с определението в Регламента за Социалния фонд за климата, член 2, параграф 2а.

21a 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).

Изменение 28

Предложение за регламент Съображение 27 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(27a) Градските зони, в които вече са разпределени или са изразходвани значителни инвестиции за преобразуване на инфраструктура, за да се даде възможност за използване на биометан в градските автобуси, могат да кандидатстват в продължение на дълъг период от време пред Комисията за временна дерогация от целта за градските автобуси. Такива изключения се премахват до 2035 г.

Изменение 29

Предложение за регламент Съображение 27 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(27б) Автобусите с нисък вход, регистрирани само в клас II, са предназначени за междуградско движение и могат да бъдат ясно идентифицирани. Като се вземат предвид техните междуградски профили на движение те следва да не са предмет на изискванията на мандата за превозните средства с нулеви емисии за градски автобуси.

Вместо това превозните средства с нисък вход от клас II следва да се третираат като междуградски превозни средства с висок под и междуградски автобуси.

Изменение 30

Предложение за регламент Съображение 28

Текст, предложен от Комисията

(28) Коефициентът за нулеви **и ниски** емисии следва да се прилага за периода за докладване за 2029 г., тъй като след този период той вече не се смята за необходим като стимул за насърчаване на навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии.

Изменение

(28) Коефициентът за нулеви емисии следва да се прилага **последно** за периода за докладване за 2029 г., тъй като след този период той вече не се смята за необходим като стимул за насърчаване на навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии.

Изменение 31

Предложение за регламент Съображение 30

Текст, предложен от Комисията

(30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти.

Изменение

(30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти, **както и да се прехвърлят съществуващи превозни средства, преоборудвани като превозни средства с нулеви емисии.** **Преоборудването на съществуващи превозни средства представлява голяма възможност за ускоряване на прехода към мобилност с нулеви емисии по икономически и ресурсно ефективен начин.**

Изменение 32

Предложение за регламент Съображение 32

Текст, предложен от Комисията

(32) Действието на съществуващата система за многогодишни кредити и дългове за емисии следва да бъде удължено до 2039 г., тъй като целите за намаляване на емисиите продължават да се засилват и за периода след 2030 г. до 2040 г. и изискват ориентирано към бъдещето техническо развитие на производителите през този период.

Изменение

(32) Действието на съществуващата система за многогодишни кредити и дългове за емисии следва да бъде удължено до 2039 г., тъй като целите за намаляване на емисиите продължават да се засилват и за периода след 2030 г. до 2040 г. и изискват ориентирано към бъдещето техническо развитие на производителите през този период. ***Въпреки това производителите следва да изчистят всички останали дългове за емисии през 2029 г., 2034 г. и 2039 г., а кредитите за емисии, които не се използват в рамките на пет години след придобиването им, следва автоматично да изтичат, за да се избегне блокирането на ниска амбиция.***

Изменение 33

Предложение за регламент Съображение 38 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(38а) Възприемането на пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии зависи от редица фактори, включително постигнатия напредък във внедряването на инфраструктури за зареждане с електроенергия и с гориво, аспектите, които допълнително улесняват икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии, както и други регулаторни мерки за стимулиране на осъвременяването на тези превозни средства. Тези елементи следва да бъдат

внимателно оценени като част от прегледа. За да се насърчи навлизането на по-ефикасни превозни средства, като част от прегледа Комисията следва също така да проучи въздействието на определянето на минимални прагове на енергийна ефективност за новите тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, пускани на пазара на Съюза.

Изменение 34

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. С настоящия регламент се определят изискванията по отношение на емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства, с които се цели да се допринесе за постигане на целта на Съюза за **намаляване на емисиите му на парникови газове** съгласно Регламент (ЕС) 2018/842²³ и за постигане на целите на Парижкото споразумение²⁴, както и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.

²³ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото

Изменение

1. С настоящия регламент се определят изискванията по отношение на емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства, с които се цели да се допринесе за постигане на целта на Съюза за **неутралност по отношение на климата и междинните цели на Съюза в областта на климата, както е определено в Регламент (ЕС) № 2021/1119^{23а}**, на **целите на държавите членки** съгласно Регламент (ЕС) 2018/842²³ и за постигане на целите на Парижкото споразумение²⁴, както и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.

²³ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото

споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 16, 19.6.2018 г., стр. 26).

споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 16, 19.6.2018 г., стр. 26).

23а 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).

²⁴ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

²⁴ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

Изменение 35

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – параграф 1 – точка 8

Текст в сила

Изменение

(8) „подгрупа превозни средства“ означава група превозни средства, определена в приложение I, точка 1, които имат общи характеристики и отличителен набор технически критерии, които са от значение за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво;

ва) подточка 8 се заменя със следното:

„(8) „подгрупа превозни средства“ означава група превозни средства, определена в приложение I, точка 1, които имат общи характеристики и отличителен набор технически критерии, които са от значение за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво, **като се вземе предвид определянето на малки камиони и камиони със средна товароподемност с максимална маса под 7,4 t, съгласно определеното в таблица 1.1.1а от приложение I;**“

(32019R1242)

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква д

Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 – параграф 1 – точка 10

Текст, предложен от Комисията

д) точка 10 се **заличава**;

Изменение

д) точка 10 се **заменя със следното**:

„(10) „производител“ означава лицето или образуванието, на което са приписани регистрираните в даден период превозни средства в съответствие с член 7а“;

Изменение 37

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква ж
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 – параграф 1 – точка 11 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) тежкотоварно моторно превозно средство, **чиито емисии на CO₂ не превишават 5 g/(тонкилометър) или 5 g/(пътник-километър)**, както е определено в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;

Изменение

а) **до 31 декември 2024 г.** тежкотоварно моторно превозно средство **без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя под 1gCO₂/(тонкилометър) или 1gCO₂/(пътник-километър), както е определено в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400;** считано от 1 януари 2035 г., тежкотоварно моторно превозно средство **без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя под 1gCO₂/(тонкилометър) или 1gCO₂/(пътник-километър), както е определено в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2017/400;**

Изменение 38

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква ж

Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 – параграф 1 – точка 11 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) тежкотоварно моторно превозно средство, **което отговаря на условията по точка 1.1.4 от приложение I към настоящия регламент**, ако не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400;

Изменение

б) **до 31 декември 2034 г.** тежкотоварно моторно превозно средство **без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя под 3gCO₂/(тонкилометър) или 3gCO₂/(пътник-километър), както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 или съответно Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета, ако не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400; считано от 1 януари 2035 г., тежкотоварно моторно превозно средство без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя под 1gCO₂/(тонкилометър) или 1gCO₂/(пътник-километър), както е определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 или съответно Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета, ако не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400;**

Изменение 39

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква ж
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 1 – параграф 1 – точка 11 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) **до 31 декември 2029 г.** тежкотоварно моторно превозно средство от категория N2 с максимална маса по-малка от 7,4 t без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който

отделя по-малко от 1 gCO₂/(тонкилометър), както е определено в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858, ако не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400; считано от 1 януари 2030 г., тежкотоварно моторно превозно средство от категория N2 с максимална маса по-малка от 7,4 t без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя по-малко от 1 gCO₂/(тонкилометър), както е определено в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858, ако не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400;

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква и

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – параграф 1 – точка 23 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) „камион с екстра тежък състав „или „камион ЕНС“ означава превозно средство от категория N3, подходящо за използване в комбинация от превозни средства и отговарящо на всички изброени по-долу критерии за проектиране и производство:

- а) оборудвано с теглително-прикачно устройство;*
- б) имащо три или повече оси;*
- в) с номинална мощност на двигателя най-малко 400 kW;*
- г) проектирани с технически допустима максимална маса на състава от повече от 60 тона;*

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 1 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

1. Средните емисии на CO₂ на парка от тежкотоварни моторни превозни средства в Съюза, различни от превозните средства със специално предназначение, превозните средства с повишена проходимост, превозните средства с повишена проходимост и специално предназначение **и специализираните превозни средства** се намаляват със следните процентни стойности в сравнение със средните емисии на CO₂ за периода за докладване за 2019 г. :

Изменение

1. Средните емисии на CO₂ на парка от **нови** тежкотоварни моторни превозни средства в Съюза, различни от превозните средства със специално предназначение, превозните средства с повишена проходимост **и** превозните средства с повишена проходимост и специално предназначение се намаляват със следните процентни стойности в сравнение със средните емисии на CO₂ за периода за докладване за 2019 г.:

Изменение 42

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 а – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2035—2039 **с 65 %**,

Изменение

в) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2035—2039 **със 70 %**,

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. За постигането на тези цели за

Изменение

2. За постигането на тези цели за

емисиите на CO₂ подгрупите превозни средства трябва да допринесат, както е посочено в точка 4.3 от приложение I.

емисиите на CO₂ подгрупите превозни средства трябва да допринесат, както е посочено в точка 4.3 от приложение I, **като се вземе под внимание приписването на несертифицираните превозни средства, както е предвидено в приложение I, таблица 1.1.1a.**

Изменение 44

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 а – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3а

3а. Тежкотоварните превозни средства, които не са отнесени към една от подгрупите в точка 1.1 от приложение I, се вземат предвид при оценката на съответствието на производителите с разпоредбите на целите за намаляване на emisiите, посочени в параграф 1, в съответствие с точка 1.1.1a от приложение I.

Изменение 45

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 а а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3аа

Допълнителни мерки в подкрепа на прехода към превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза
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 нулеви емисии, както е определено в настоящия регламент, 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 нулеви емисии, в контекста на прилагането на настоящия регламент.

Изменение 46

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 а б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3аб

Допълнителни мерки в подкрепа на търсенето на превозни средства с нулеви емисии на пазара на Съюза

До 30 юни 2024 г. Комисията представя законодателно предложение на Европейския парламент и на Съвета за увеличаване на дела на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, притежавани или наемани от оператори на големи автомобилни паркове.

Предложението включва задължителни мандати за нулеви емисии за операторите на големи автомобилни паркове, като същевременно се вземат предвид регионалните различия и равнището

на разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.

Изменение 47

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3б – параграф 2 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки могат да **решат да изключат** от задължението по настоящия член ограничен дял от **градските автобуси**, регистрирани през всеки период за **докладване, като потвърдят, че задачите на дадено превозно средство не могат да бъдат изпълнени в същата степен от превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира превозно средство, което не е с нулеви емисии, за да се изпълнят тези задачи, поради социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологични особености или специфични метеорологични обстоятелства.**

Изменение

Държавите членки могат да **подадат до Комисията искане за изключване** от задължението по настоящия член **на ограничен дял от превозните средства, посочени в приложение I, точка 4.2,** регистрирани през всеки **отчетен** период, **когато това е оправдано от значителни инвестиции на местните органи в инфраструктура за зареждане с биометан, направени или за които е взето решение преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, с оглед на постигането на целта на държавата членка съгласно Директива (ЕС) 2019/1161.** За да отговарят на условията за такова освобождаване, **превозните средства трябва да бъдат задвижвани с биометан, произведен чрез благоприятен процес на третиране на отпадъци, като например третиране на оборски тор, градски отпадъци и градски отпадъчни води, което се гарантира със сертификати за произход.** **Комисията предоставя това освобождаване, когато стигне до заключението, че са изпълнени условията, определени в настоящия параграф и в делегирания акт, посочен във втора алинея. Такива изключения се премахват до 1 януари 2035 г.**

Изменение 48

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3б – параграф 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за определяне на максималния дял превозни средства, който дадена държава членка може да изключи, както и на *социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологията и метеорологичните обстоятелства, обосноваващи* изключването, посочено в предходния параграф.

Изменение

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за определяне на максималния дял превозни средства, който дадена държава членка може да изключи, както и на *вида информация, която дадена държава членка подава, за да ѝ бъде дадено* изключването, посочено в предходния параграф.

Изменение 49

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3в – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Процедури за възлагане на обществени поръчки

Изменение

Осигуряване на устойчиви и издръжливи вериги на доставки за градските автобуси чрез процедури за възлагане на обществени поръчки

Изменение 50

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3в – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Възлагащите органи или субекти

Изменение

1. *Когато* възлагащите органи или

възлагат обществени поръчки за покупка или *използване* на превозните средства, посочени в член 3б, *въз основа на икономически най-изгодната оферта, която включва най-доброто отношение цена/качество и приноса на офертата* за *сигурността* на доставките в съответствие с приложимото международно право.

субекти възлагат обществени поръчки за покупка, *лизинг, наем* или *покупка на изплащане* на превозните средства, посочени в член 3б, *или свързаната с това инфраструктура за зареждане с електроенергия, те вземат под внимание енергийното и екологичното въздействие на тези превозни средства през целия им жизнен цикъл, както и сигурността на доставките, свързани с тези превозни средства и резервните части за тях. Те трябва да направят това, като включат критерии за устойчивост и сигурност* на доставките *в офертата*, в съответствие с приложимото международно право.

Изменение 51

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 в – параграф 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) *наличието* на основни резервни части за функционирането на оборудването, предмет на търга;

Изменение

в) *сегашното и очакваното бъдещо наличие* на основни резервни части за функционирането на оборудването, предмет на търга;

Изменение 52

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 2 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Приносът на офертата за устойчивостта се оценява, наред с друго, въз основа на:

а) екологичната устойчивост, надхвърляща минималните

изисквания, предвидени в приложимото законодателство, по-специално по отношение на рециклирането и набавянето на батерии;

б) енергийната ефективност на превозните средства;

в) потенциала за намаляване на използването на природни ресурси и материали, например чрез преоборудване на съществуващи превозни средства със силово предаване с нулеви емисии.

Изменение 53

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 в – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. В съответствие с член 3б приносът на офертата за сигурността на доставките се определя с тежест между 15 и 40 % от критериите за възлагане. ;

Изменение

3. В съответствие с член 3б приносът на офертата за ***устойчивостта се определя с тежест между 15 и 35% от критериите за възлагане, а приносът на офертата за сигурността на доставките също се определя с тежест между 15 и 40 % от критериите за възлагане. Това не засяга прилагането на член 41, параграф 3 от Директива 2014/23/ЕС, член 67, параграф 5 от Директива 2014/24/ЕС или член 82, параграф 5 от Директива 2014/25/ЕС с цел да се даде по-голяма тежест на тези критерии.***

Изменение 54

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3в – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. *Делът на продуктите или офертите с произход от трети държави, както е определено в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета, не може да превишава 50% от стойността на.*

Изменение 55

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 г (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) *Вмъква се следният член:*

„Член 3г

Форум на тежкотоварните превозни средства (ТПС) с нулеви емисии

До... В срок до ... [6 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] и всяка година след това Комисията свиква форум на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, който се състои от представители на публични оператори на зарядни станции, оператори на електропреносни системи, превозвачи на дълги разстояния, градски логистични оператори, оператори на обществения транспорт, организации на гражданското общество и независими мозъчни тръстове, държавите членки и производителите, за да работят заедно за действителното и икономически ефективно разгръщане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и гориво с оглед на повишените цели за намаляване на

емисиите на CO₂, определени с настоящия регламент.“

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 5 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Коефициентът за нулеви и ниски емисии отчита броя и емисиите на CO₂ на всички тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на производителя.“;

Изменение

Коефициентът за нулеви и ниски емисии отчита броя и емисиите на CO₂ на всички тежкотоварни превозни средства **от категория N** с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на производителя.;

Изменение 57

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 – буква б

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 1 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. За периодите **за** докладване от 2025 г. до 2029 г. коефициентът за нулеви и ниски емисии се определя въз основа на базова стойност за сравнение **2 %** в съответствие с приложение I, точка 2.3.2.

Изменение

3. За периодите **на** докладване от 2025 г. до 2029 г. коефициентът за нулеви и ниски емисии **взема под внимание единствено броя и емисиите на CO₂ на всички тежкотоварни превозни средства от категория N с нулеви емисии в автомобилния парк на производителя** и се определя въз основа на базова стойност за сравнение **8%** в съответствие с приложение I, точка 2.3.2.;

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Текст, предложен от Комисията

в) за прехвърляния на превозни средства с нулеви емисии между производители, които не принадлежат към група **от** свързани производители: броят на превозните средства с нулеви емисии, прехвърлени на даден производител, не трябва да надвишава 5 % от всички негови нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през даден период за докладване.

Изменение

в) за прехвърляния на превозни средства с нулеви емисии между производители, които не принадлежат към група свързани производители, **или за прехвърляния на съществуващи превозни средства, които са били преоборудвани, за да бъдат превозни средства с нулеви емисии:** броят на превозните средства с нулеви емисии, прехвърлени на даден производител, не трябва да надвишава 5 % от всички негови нови тежкотоварни превозни средства, регистрирани през даден период за докладване.

Изменение 59

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 7 – параграф 1 – алинея 2

Текст в сила

Кредити за емисии се придобиват през периодите **на** докладване за годините 2019 — **2029 г.** Кредитите за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2019 — 2024 г., **обаче** се вземат предвид, за да се определи само дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии на CO₂ за периода за докладване за 2025 г.

Изменение

ба) в параграф 1 втора алинея се заменя със следното:

„Кредитите за емисии се придобиват през периодите **за** докладване за годините 2019 – **2039 г. и се вземат предвид единствено за да се определи дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии на CO₂ за която и да е от петте години след годината, в която са били придобити. Когато обаче** кредитите за емисии **са били** придобити през периодите за докладване за годините 2019 – 2024 г., **те** се вземат предвид, за да се определи само дали производителят изпълнява целта си за специфичните емисии на CO₂ за периода за докладване за 2025 г.“

Изменение 60

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква г

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 7 – параграф 1 – алинея 4

Текст, предложен от Комисията

Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2029 г., 2034 г. и 2039 г.;

Изменение

Дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2029 г., 2034 г. и 2039 г.;

Изменение 61

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 16

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 13в – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Регистърът е публично достъпен, с изключение на вписванията с данни, изброени в точка 3.2.2 от приложение V.

Изменение

Регистърът е публично достъпен, с изключение на вписванията с данни, изброени в точка 3.2. от приложение V.

Обосновка

Редакционна поправка

Изменение 62

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 17

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 14 – параграф 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) критериите за определяне на подгрупите превозни средства, **определени** в точка 1.1;

Изменение

а) критериите, **включително добавянето на отделни подгрупи за камиони в ЕНС**, за определяне на подгрупите превозни средства, **посочени** в точка 1.1;

Изменение 63

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

През 2028 г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент и ще представи доклад на Европейския парламент и Съвета с резултатите от прегледа.

Изменение

1. Не по-късно от 31 декември 2027 г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент и ще представи доклад на Европейския парламент и Съвета с резултатите от прегледа. **В този доклад Комисията по-специално разглежда:**

i) броя на регистрациите на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в държавите членки;

ii) напредъка, постигнат при изграждането на инфраструктура за зареждане и презареждане, подходяща за тежкотоварни превозни средства, в държавите членки;

iii) изключително във връзка с целите на настоящия регламент съображения относно комбинациите от тежкотоварни превозни средства и други превозни средства, като се вземат предвид масите и габаритите, приложими за транспорта на национално равнище, например модулните и интермодалните концепции, като същевременно се прави оценка и на евентуалните

аспекти, свързани с безопасността и ефикасността на транспорта, интермодалните, екологичните и инфраструктурните последици и ефекта на бумеранга, както и географското положение на държавите членки;

iv) въздействието върху заетостта, особено върху микропредприятията, малките и средните предприятия (МСП), ефективността на мерките в подкрепа на преквалификацията и повишаването на квалификацията на работната сила, както и значението на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към пътна мобилност с нулеви емисии;

v) дали продължаването на освобождаването за производителите, произвеждащи малък брой превозни средства, посочено в член 6б от настоящия регламент, все още е оправдано с оглед на постигането на баланс между емисиите и поглъщанията на парникови газове в целия Съюз във всички сектори в Съюза най-късно до 2050 г., както е посочено в Регламент (ЕС) 2021/1119;

vi) въздействието от установяването на минимални прагове за енергийна ефективност за новите тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, пуснати на пазара на Съюза;

vii) въздействието от гарантирането, че специалните превозни средства с повишена проходимост и превозните средства с повишена проходимост подлежат на целите за намаляване на емисиите на CO₂;

(viii) оценка на равнището на таксите за извънредно количество емисии на CO₂, за да се гарантира, че то винаги надвишава средните

*пределни разходи за технологиите,
необходими за постигане на целите за
емисии на CO₂.*

Изменение 64

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 15 – параграф 1 а (нов) – подточка ix

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ix) докладът, в който се оценява възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данни за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл;

Изменение 65

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 15 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. В Срок до 31 декември 2026 г. Комисията публикува доклад, в който се оценява възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данни за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя този доклад на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение 66

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 18
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 15 – параграф 2 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2б. *Като част от доклада, посочен в параграф 1, Комисията оценява дали създаването на нови подгрупи за камиони в изключително тежък състав (ЕНС) е довело до неправомерно увеличаване на номиналната мощност на двигателя. Ако Комисията стигне до заключението, че всички или някои от докладваните стойности на мощността на двигателя са били неоснователно увеличени, тя приема делегиран акт в съответствие с член 17, за да измени критериите, посочени в член 3, параграф 1, точка (24).*

Изменение 67

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква а
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 17 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 **и** член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент].;

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, **параграф 2**, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2, член 14, параграф 1 **и член 15, параграф 3**, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент].;

Изменение 68

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква б

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 17 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член **14**, параграф **1**, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета.;

Изменение

Делегирането на правомощия, посочено в член **3б**, **параграф 2**, **член 3д**, **член 11**, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2, **член 14**, **параграф 1** и член **15**, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета.;

Изменение 69

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква в

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 17 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

в) в параграф 6) текстът „член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1“ се заменя със следното: „Член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член **14**, параграф **1**“;

Изменение

в) в параграф 6) текстът „член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1“ се заменя със следното: „Член **3б**, **параграф 2**, **член 3д**, **член 11**, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2, **член 14**, **параграф 1** и член **15**, параграф **3**“;

Изменение 70

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1 – подточка 1.1.1

Текст, предложен от Комисията

1.1.1. За превозни средства от категория N подгрупата sg се определя, както следва:

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Специализирано превозно средство съгласно член 3, параграф 9 от настоящия регламент	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Експлоатационен обхват(EO)	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
53	Не	Всички			53
54	Не	Всички			54
1s	Не	Всички			1s
1	Не	Всички			1
2	Не	Всички			2
3	Не	Всички			3
4	Не	Всички	<170 kW	Всички	4-UD
	Не	Дневна кабина	≥170 kW	Всички	4-RD
	Не	Кабина със спално отделение	≥170 kW и <265 kW		
	Не	Кабина със спално отделение	≥265 kW	< 350 km	
	Не	Кабина със спално отделение	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Не	Дневна кабина	Всички	Всички	9-RD
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km	
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	9-LH

		отделение			
5	No	Дневна кабина	Всички	Всички	5-RD
	Не	Кабина със спално отделение	< 265 kW		
	Не	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	< 350 km	
	Не	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Не	Дневна кабина	Всички	Всички	10-RD
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km	
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	10-LH
11	Не	Всички			11
12	№	Всички			12
16	Не	Всички			16

Изменение

1.1.1. За превозни средства от категория N подгрупата sg се определя, както следва:

Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Специализирано превозно средство съгласно член 3, параграф 9 от настоящия регламент	Тип на кабината	Мощност на двигателя	Експлоатационен обхват(EO)	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
53	Не	Всички			53

54	Не	Всички			54
1s	Не	Всички			1s
1	№	Всички			1
2	№	Всички			2
3	№	Всички			3
4	№	Всички	<170 kW	Всички	4-UD
	№	Дневна кабина	≥ 170 kW	Всички	
	№	Кабина със спално отделение	≥ 170 kW и <265 kW		
	№	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	< 350 km	
	Не	Кабина със спално отделение	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	Да	Всички			4v
9	Не	Дневна кабина	Всички	Всички	9-RD
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	< 350 km	
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	≥ 350 km	9-LH
	Да	Всички			9v
5	Не	Дневна кабина	Всички	Всички	5-RD
	Не	Кабина със спално отделение	≤ 265 kW		
	Не	Кабина	≥ 265 kW	< 350 km	

		със спално отделение			
	Не	Кабина със спално отделение	$\geq 265 \text{ kW}$	$\geq 350 \text{ km}$	5-LH
	Да	Всички			5v
10	Не	Дневна кабина	Всички	Всички	10-RD
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	$< 350 \text{ km}$	
	Не	Кабина със спално отделение	Всички	$\geq 350 \text{ km}$	10-LH
	Да	Всички			10v
11	Всички				11
12	Всички				12
16	Всички				16

Изменение 71

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1 – подточка 1.1.1 – подточка 1.1.1 а (нова)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
<i>Изменение</i>	
<i>1.1.1а. Разпределяне на малки камиони и камиони със средна товароподемност от категория N2 с максимална маса, по-малка от 7,4 t, за които емисиите на CO2 са определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858</i>	
<i>Характеристики на превозното средство</i>	<i>Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент</i>
<i>Категория N2 с технически допустима максимална маса с товар (TPMLM) $\leq 7,4 \text{ t}$</i>	53

Изменение 72

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1 – подточка 1.1.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
1.1.2. За превозни средства от категория М подгрупата <i>sg</i> се определя, както следва:	
Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

<i>Изменение</i>	
1.1.2. За превозни средства от категория М подгрупата <i>sg</i> се определя, както следва:	
Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2

31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 37a, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Изменение 73

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 3 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

x е **0,02**

x е **0,08**

Изменение 74

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 3 – алинея 2 – алинея 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

V_{in} е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни **средств** с нулеви **и ниски** емисии в подгрупата sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, **където всяко едно от тях се смята за ZLEVspecifi в съответствие с формулата по-долу:**

V_{in} е общият брой на новорегистрираните тежкотоварни превозни **средства** с нулеви емисии в подгрупата sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH

Изменение 75

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 3 – алинея 2 – алинея 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$

заличава се

Изменение 76

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 3 – алинея 2 – алинея 2 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

CO_{2v} са специфичните емисии на CO₂ в g/kt от тежкотоварното превозно средство с нулеви и ниски емисии v, определени съгласно точка 2.1;

заличава се

Изменение 77

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 3 – алинея 2 – алинея 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

LET_{sg} е прагът за ниски емисии на подгрупата sg, към която спада превозното средство, както е определено в точка 2.3.4;

заличава се

Изменение 78

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 3 – алинея 2 – алинея 2 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

V_{out} е общият брой на

V_{out} е общият брой на

новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, които не са в подгрупите, които се имат предвид в определението на V_{in} , като стойността на V_{total} е най-много 0,035 %.

новорегистрираните тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии *от категория N*, които не са в подгрупите, които се имат предвид в определението на V_{in} , като стойността на V_{total} е най-много 0,035.

Изменение 79

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
4.2. Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO ₂ и на целите за специфични емисии на производителите			
Следните подгрупи <i>sg</i> се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO ₂ — <i>CO2(X)</i> , на целите за специфични емисии <i>T(X)</i> и на траекториите на емисиите на CO ₂ <i>ET(X)Y</i> :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в) и г)	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Изменение</i>			
4.2. Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO ₂ и на целите за специфични емисии на производителите			
Следните подгрупи <i>sg</i> се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO ₂ — <i>CO₂(X)</i> , на целите за специфични емисии <i>T(X)</i> и на траекториите на емисиите на CO ₂ <i>ET(X)Y_t</i> :			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в) и г)	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Изменение 80

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.3. – подточка 4.3.1

<i>Текст, предложен от Комисията</i>
4.3.1. За различните периоди за докладване съгласно член 3а по отношение на превозните средства в подгрупата <i>sg</i> се прилагат следните цели за намаляване на емисиите на CO ₂ <i>rf_{sg}</i> и <i>rfp_{sg}</i> :
Цели за намаляване на емисиите на CO ₂ <i>rf_{sg}</i> и <i>rfp_{sg}</i>

Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		2025—2029 г.	2030 – 2034 г.	2035 – 2039 г.	от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t със специална конфигурации на осите 11, 12 и 16	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Междуградски автобуси (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Първични превозни средства на междуградските автобуси (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Ремаркета		0	7,5%	7,5%	7,5%
Полуремаркета		0	15%	15%	15%

Изменение

4.3.1. За различните периоди за докладване съгласно член 3а по отношение на превозните средства в подгрупата sg се прилагат следните цели за намаляване на емисиите на CO₂ rf_{sg} и rfp_{sg} :

Цели за намаляване на емисиите на CO₂ rf_{sg} и rfp_{sg}

Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		2025—2029 г.	2030 – 2034 г.	2035 – 2039 г.	от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	44%	70%	90%
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44%	70%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	44%	70%	90%
Специализиран и превозни средства и тежкотоварни камиони > 16 t със специални конфигурации на осите	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44%	70%	90%
Междуградски и други неградски автобуси (rfsг)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Първични превозни средства на междуградските и други неградски автобуси (rfpsг)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Ремаркета	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612,		7,5%	7,5%	7,5%

	611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0			
Полуремаркета	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5%	12,5%	12,5%

Изменение 81

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.3. – подточка 4.3.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>					
Следните цели за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$ съгласно член 3б са приложими за превозните средства в подгрупата sg за различните периоди за докладване:					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		преди 2030 г.	2030 – 2034 г.	2035 – 2039 г.	от 2040 г.
Градски тежки автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%

Изменение

Следните цели за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$ съгласно член 3б са приложими за превозните средства в подгрупата sg за различните периоди за докладване:					
Следните подгрупи sg се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO_2 — $CO_2(X)$, на целите за специфични емисии $T(X)$ и на траекториите на емисиите на CO_2 $ET(X)Y$:					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$		Период за докладване за годините			
		преди 2030 г.	2030 – 2034 г.	2035 – 2039 г.	от 2040 г.
Градски тежки автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Изменение 82

Предложение за регламент Приложение III – точка 1 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

са емисиите на CO_2 в g/km на **първичното превозно средство** на новото тежкотоварно превозно средство v , определени за профила на движение tr , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б.

Изменение

са емисиите на CO_2 в g/km на новото тежкотоварно превозно средство v , определени за профила на движение tr , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б.

Обосновка

Това изменение коригира печатна грешка: определението на $reportCO_2_v_tr$ в приложение III следва да се позовава само на напълно комплектованото превозно средство. Емисиите на CO_2 от първичните превозни средства не се коригират спрямо броя на пътниците, тъй като всички първични превозни средства от дадена подгрупа са симулирани с едни и същи бройки пътници. Това е видно и от определението на $CO_2r_v_tr$ в приложение I, точка 2.1, което не се позовава на приложение III за коригиране.

Изменение 83

Предложение за регламент

Приложение IV

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение IV – част А – параграф 1 – буква н а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

на) технически допустимата максимална маса на състава за камион от категория N3 в изключително тежък състав (ЕНС), посочена в член 3, точка 24, както е определено във вписване 16.4 от сертификата за съответствие или сертификата за индивидуално одобряване на превозно средство;

Изменение 84

Предложение за регламент

Приложение IV

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение IV – част А – параграф 1 – буква н б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

н б) максимална полезна мощност на двигателя, както е посочено в точка 27.1 от сертификата за съответствие или сертификата за индивидуално одобрение на превозно средство;

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Предложението на Европейската комисия за преразглеждане и укрепване на стандартите за емисиите на CO₂ за новите тежкотоварни превозни средства (ТПС) е един от стълбовете на пакета „Подготвени за цел 55“. Този нова нормативна уредба е от съществено значение за постигането на нашата цел за неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г., за намаляване на замърсяването на въздуха и за опазване на здравето на европейците, за иновациите за запазване на водещата роля на европейската промишленост на пазара на тежкотоварни превозни средства, като същевременно се намаляват оперативните разходи на транспорта.

Докладчикът държи да подчертае следните елементи:

1/ Борба с изменението на климата, намаляване на замърсяването на въздуха и подобряване на здравето на нашите граждани

Вече не е необходимо да се доказва извънредната ситуация в областта на климата. Последниците от него — суши, горещи вълни, пожари, наводнения — вече оказват драматично въздействие върху Европа и останалата част от света. Междуправителственият комитет по изменение на климата (МКИК) неотдавна припомни това: в контекста на изменението на климата, ако не действаме незабавно и мащабно, е застрашено самото оцеляване на човечеството. Европейският съюз е поел ангажимент за постигане на неутралност по отношение на климата възможно най-скоро и не по-късно от 2050 г. Нито един сектор, и със сигурност не транспортният сектор, чиито емисии постоянно нарастват, не може да избегне тази императивна и колективна отговорност.

Тежкотоварните превозни средства, т.е. пътните превозни средства с тегло над 3,5 тона, превозващи стоки и пътници, въпреки че представляват едва 2% от превозните средства в движение в Съюза, са отговорни за 28% от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт, което представлява над 6% от общите емисии на Съюза. Повече от въздушния транспорт!

Ясно е, че Съюзът ще трябва да насърчава стратегии за намаляване на разстоянията, изминати от стоки, тъй като ще трябва да ускори преминаването към железопътен и железопътен товарен превоз. Като се има предвид обаче, че средният жизнен цикъл на един камион е 18 години и че пътният транспорт следва да продължи да се развива, е наложително всички нови ТПС, пуснати на пазара, да бъдат с нулеви емисии най-късно до 2040 г., а целите за CO₂ за 2030 г. и 2035 г. да бъдат завишени, така че да се постигне необходимата траектория за намаляване на нашите емисии. В противен случай други сектори и европейските граждани ще трябва да положат допълнителни, болезнени, а в някои случаи – и невъзможни усилия.

Автомобилният транспорт не само допринася за изменението на климата. Също така той замърсява въздуха и влошава здравето ни. Според Европейската агенция за околна среда 97 % от европейското градско население е изложено на концентрации на фини частици, които надвишават препоръките на СЗО. Например всяка година в ЕС около 275 000 случая на преждевременна смърт са причинени от фини прахови частици, а

64 000 — от азотния диоксид (ЕАОС, 2022 г.). Поради това 100% от автобусите, които се пускат на пазара, ще трябва да бъдат с нулеви емисии не по-късно от 2030 г.

Оценката на въздействието на Комисията показва, че целта за намаляване със 100 % за всички нови тежкотоварни превозни средства, пуснати на пазара до 2040 г., е не само абсолютно необходима и полезна за климата и замърсяването на въздуха, но и е технологично и промишлено осъществима.

Проучването също така показва, че подобен сценарий би намалил разходите за използване на тези камиони за превозвачите с печалба в размер на над 45 000 EUR на камион годишно до 2040 г. Целта за намаляване на емисиите с 100 % до 2040 г. би довела и до повече работни места в Европа в средносрочен и дългосрочен план в сравнение с по-малко амбициозните цели.

2/ Иновации и укрепване на конкурентоспособна промишленост, създаваща работни места

Европейската промишленост за тежкотоварни превозни средства е лидер на европейския и северноамериканския пазар. Това благоприятно положение е застрашено от китайската офанзива по отношение на електрическите камиони и автобуси. Преди всичко все повече градове и държави ускоряват прехода си към ТПС с нулеви емисии. В Европа градове като Копенхаген, Амстердам, Берлин, София, Рига, Стокхолм, Дъблин, Брюксел, Талин ... се ангажираха да електрифицират всички свои автобусни паркове. Десет държави – членки на ЕС, вече се ангажираха да преминат към 100% продажби на тежкотоварни превозни средства не по-късно от 2040 г. (Австрия, Белгия, Хърватия, Дания, Финландия, Литва, Люксембург, Нидерландия и Португалия), като подписаха с една дузина други държави (Обединеното кралство, Норвегия, Швейцария, Турция, Канада, Съединените щати ...) глобалния меморандум, стартиран по време на COP26 в Глазгоу. Най-красноречивият пример е несъмнено Калифорния: една от най-силните икономики в света току-що прие най-амбициозния закон в света, като въведе задължение всички продавани ТПС да бъдат с нулеви емисии не по-късно от 2036 г.

Тази динамика ще стимулира пазара на превозни средства с нулеви емисии и присъствието на европейски групи в Съединените щати ще ги принуди да ускорят прехода на новите тежкотоварни превозни средства към електроенергия и водород.

Европейският съюз не трябва да изостава. Технологиите съществуват. Основните производители са поели ангажимент за декарбонизация на своите автомобилни паркове до 2040 г. и имат по-високи цели за 2030 г. и 2035 г. от тези, предложени от Комисията.

Видяхме по-горе, че предложенията на Европейската комисия не отговарят на изискванията в областта на климата, които си поставихме, и дори са крачка назад от оценката на въздействието. Освен това те изглеждат по-малко амбициозни, от това което се очаква от пазара. Ето защо в доклада ни се предлагат реалистични от технологична и промишлена гледна точка цели за опазване на климата, намаляване на оперативните разходи на автомобилния транспорт и укрепване на водещата роля на европейските производители.

3/ Въвеждане на ясна правна рамка за 100 % автомобилен транспорт с нулеви емисии Европейската промишленост вече пое много ангажименти и започна прехода си към нулеви емисии.

Европейската промишленост вече пое много ангажименти и започна прехода си към нулеви емисии. Като цяло тя е готова да положи необходимите усилия и осъществи необходимите инвестиции. Абсолютно необходима е обаче ясна и стабилна правна рамка с точни краткосрочни, средносрочни и дългосрочни цели, които не страдат от неясноти по отношение на технологиите с нулеви емисии, нито на крайния резултат: европейският пазар ще бъде с 100 % нулеви емисии за новите автобуси през 2030 г., а през 2040 г. — за новите камиони.

Искаме също така да осигурим екосистема, благоприятстваща декарбонизацията на сектора.

Повече от един от четири продадени автобуса вече е електрически. За да се постигне целта за 100 % автобуси с нулеви емисии на пазара до 2030 г., в доклада се предлага да се засилят критериите за сигурност на доставките при възлагането на обществени поръчки чрез добавяне на критерии за устойчивост, като по този начин се подчертава стойността на качествените автобуси и се отдава предпочитание на електрическите автобуси, произведени в Европа. Чрез масовото предлагане на европейски автобуси, ние също така намаляваме производствените и покупните разходи за местните органи.

Съществуват много възможности за финансиране от ЕС, които да съпътстват прехода на сектора, като например Кохезионния фонд, все още наличните пакети на Механизма за възстановяване и устойчивост или новия Социален фонд за климата. Можем само да насърчим държавите членки да инвестират още повече в колективен транспорт с нулеви емисии, а местните органи да обединят силите си, за да направят съвместни покупки.

От съображения за последователност и за да се гарантира по-голяма сигурност за заинтересованите страни в сектора, докладът желае обхватът на целите за CO₂ да бъде разширен, така че да обхване професионалните превозни средства и малките камиони под 5 тона, така че 20 % от продажбите на камиони да не останат извън задълженията за намаляване на емисиите на CO₂. По подобен начин в доклада се изтъква добавената стойност на преоборудването.

Въпреки че преходът към превозни средства с нулеви емисии трябва да започне сега, ограничен брой типове превозни средства, като някои трактори, използвани в селскостопанския или горския сектор, или превозни средства за приложения от критично значение за сигурността и безопасността, за които на този етап е по-трудно да бъдат заменени с превозни средства с нулеви емисии, ще продължат да бъдат освободени. Това изключение ще трябва да бъде преразгледано в контекста на преразглеждането, планирано за 2028 г., по-специално с оглед на целта за постигане на неутралност по отношение на климата в Европа най-късно до 2050 г.

И накрая, желателно е да се възобнови стриктното и ясно определение за превозно средство с нулеви емисии, така че да не се застрашава технологичният напредък и да се

възнаграждават онези, които спазват ангажиментите си.

4/ Форум на ТПС с нулеви емисии с цел да се гарантира наличието на инфраструктура за зареждане

Преходът към нулеви емисии трябва да бъде придружен от създаването на ефективна и достатъчно гъста мрежа за зареждане. Трябва обаче да имаме предвид, че през 2030 г., дори при много амбициозна цел за CO₂, по-малко от 10 % от камионите ще се задвижват от електрически или водороден двигател.

Чуваме обаче загрижеността на производителите относно необходимостта от изграждането на тази мрежа за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво във възможно най-кратък срок. Поради това в доклада се предлага Европейската комисия, веднага след влизането в сила на регламента, да създаде форум за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, който да обединява производители, публични оператори за зареждане, електрически оператори, превозвачи, логистични оператори, оператори на обществения транспорт, гражданското общество и държавите членки. Форумът има за цел да организира консултации, за да се гарантира, че инфраструктурата за зареждане ще бъде налична и достъпна на приемлива цена. Той следва също така да позволи осигуряването на конструктивен диалог с оглед на преразглеждането на Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR) през 2026 г. с цел привеждане на амбицията на AFIR в съответствие с новите стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ за ТПС.

Отговорността на Парламента за регламента за емисиите на CO₂ от камионите е огромна: той трябва да покаже, че борбата с изменението на климата и замърсяването на въздуха е лост за иновации и за утвърждаване на европейската промишленост. В момент, в който Китай и Съединените щати започнаха промишлената битка, Европейският съюз не може да остане в средата на започналата революция на технологиите с нулеви емисии.

ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА СУБЕКТИТЕ ИЛИ ЛИЦАТА, ОТ КОИТО ДОКЛАДЧИКЪТ Е ПОЛУЧИЛ ИНФОРМАЦИЯ

Списъкът по-долу е изготвен на напълно доброволна основа под изключителната отговорност на докладчика. Докладчикът е получил информация от следните субекти или лица при подготовката на проекта на доклад:

Субект и/или лице
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

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) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Докладчик по становище: Миапетра Кумпула-Натри

КРАТКА ОБОСНОВКА

Докладчикът подкрепя много елементи от предложението на Комисията за преразглеждане на регламента относно стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, като например разширяване на обхвата на регламента, така че той да обхване по-малките камиони, автобусите на дълги разстояния и ремаркетата. Целта за нулеви емисии за новите градски автобуси в ЕС от 2030 г. нататък също е добре дошло предложение. В крайна сметка секторът на автомобилния транспорт представлява една пета от емисиите на парникови газове в ЕС и е основна причина за замърсяването на въздуха в градовете.

Докладчикът е съгласна с амбициозната цел за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване от 2040 г. нататък с 90% и счита, че целта дава ясен сигнал на пазарите, че Европейският съюз се движи към бъдеще със стандарти за нулеви емисии. Това е от полза за производителите, купувачите и най-вече за гражданите, които понастоящем са засегнати от емисиите от транспортния сектор. Същевременно на производителите се предоставя достатъчно свобода на действие, за да се съобразят с новия регламент. Докладчикът обаче предлага нови, по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства за периодите за докладване 2035—2039 г. чрез увеличаване на целта с 10%. Докладчикът счита, че е важно да се увеличи броят на новите превозни средства с нулеви емисии към последните отчетни периоди.

Освен това докладчикът предлага по-амбициозно определение за превозно средство с нулеви емисии. Съгласно предложението на Комисията на превозно средство с нулеви емисии ще бъде разрешено да отделя до 5 g CO₂/tkm, което се равнява на 9% от

емисиите на стандартно конвенционално ремарке влекач. Тази квота има за цел да даде възможност на двигателите, работещи с два вида гориво, които работят със смес от водород и дизелово гориво, да бъдат категоризирани като нулеви емисии. Преразглеждането на 1 g CO₂/tkm е разумният регулаторен подход, който позволява еднгоривните двигатели с вътрешно горене, задвижвани с водород, да бъдат категоризирани като двигатели с нулеви емисии, като същевременно се гарантира, че действителният принос на двигателите, работещи с два вида гориво, за намаляването на емисиите на CO₂ се отчита по подходящ начин.

Освен това някои „специализирани превозни средства“, като например сметосъбиращите камиони (камионите за отпадъци), са освободени от целите съгласно предложението на Комисията. Техните емисии на CO₂ обаче са сертифицирани по VECTO и се наблюдават и докладват от производителите на превозни средства и държавите – членки на ЕС. Тъй като камионите за отпадъци работят предимно в градовете, те също така оказват значително въздействие върху качеството на въздуха в градовете и създават нежелано шумово замърсяване. Поради това камионите за отпадъци следва да бъдат включени в целите за намаляване на емисиите на CO₂.

По подобен начин превозните средства с максимална маса под 5 тона включват много градски камиони, осъществяващи доставки за магазини, като например супермаркети в градовете, така че тяхната декарбонизация ще допринесе за подобряване на качеството на въздуха в градовете. Поради това малките камиони следва също да подлежат на същите цели по отношение на CO₂ и да бъдат разпределени към съответните подгрупи в съответствие с техния профил на движение, пробег и полезен товар.

Докладчикът предлага до 2028 г. Комисията да извърши цялостен преглед на ефективността и въздействието на регламента и да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад с резултатите от прегледа. Ако е целесъобразно, докладът се придружава от преразгледано предложение за регламента. До 2025 г. Европейската комисия, в консултация с Комитета по изменение на климата, следва да представя годишен преглед на състоянието на благоприятстващите условия по държави членки.

И накрая, докладчикът е на мнение, че при изчисляването на емисиите на CO₂ за тежкотоварни превозни средства не се взема предвид по-добрата енергийна ефективност на изключително тежките състави с максимално допустима маса над 60 тона. Тъй като техният предполагаем полезен товар е същият като за значително по-малките тежкотоварни превозни средства в рамките на една и съща подгрупа, изчислените им емисии на CO₂ на тон километър няма да съответстват на действителния товар, транспортиран от изключително тежък състав. Към средните специфични емисии на CO₂ на производителите следва да се прилага компенсационен коефициент, за да се компенсират по-големите товари, превозвани с изключително

тежък състав, като по този начин се отчита тяхната подобрена енергийна ефективност.

ИЗМЕНЕНИЕ

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

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) С Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ Съюзът включи в законодателството си целта за неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г. 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.

Изменение

(4) С Регламент(ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ Съюзът включи в законодателството си целта за неутралност по отношение на климата в цялата икономика ***възможно най-скоро и най-късно*** до 2050 г., ***както и целта за постигане на отрицателни емисии след това***. 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. ***С посочения регламент се въведе и задължението на Комисията да се стреми да привежда всички бъдещи законодателни и бюджетни предложения в съответствие със задачите и целите, определени в същия регламент, и във всеки случай на непривеждане в съответствие да посочва причините за това като част от оценката на въздействието, придружаваща тези предложения.***

¹¹ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката

¹¹ 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).

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 2

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

(5) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на автомобилния транспорт, **който е единственият сектор в Съюза, където емисиите се увеличават от 90-те години насам. На тежкотоварния транспорт по-специално се дължат повече от една четвърт от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт в ЕС и над 6% от общите емисии на парникови газове в ЕС.**

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления

Изменение

(8) За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се засилят изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления

след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.

след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.

Необходими са амбициозни действия за намаляване на емисиите на парникови газове в автомобилния транспорт, но е необходимо и намаляване на емисиите в други сектори, включително в отрасли, в които декарбонизацията е по-трудна.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8 а) Засилването на изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства и разгръщането на необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво ще изиграе ключова роля за намаляването на емисиите на целия автомобилен парк от тежкотоварни превозни средства, но то следва да се допълва и от други инициативи, насочени към ускоряване на преминаването от автомобилен към железопътен транспорт и увеличаване на железопътните товарни превози.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9 а) Електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства имат

голям потенциал да декарбонизират определени сегменти от сектора на тежкотоварния транспорт и тяхното развиване следва да се насърчава.

Изменение 6

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 за новите тежкотоварни 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 за новите тежкотоварни 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 **следва да бъдат в съответствие с наличността на благоприятстващи условия, а именно достатъчно плътна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива, с цел насърчаване на** иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин. **Това следва да гарантира, че европейските дружества запазват водеща позиция на световния пазар и допринасят за намаляване на оперативните разходи за транспортните дружества, като същевременно се гарантира, че Съюзът изпълнява своите цели в областта на климата и замърсяването на въздуха.**

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

(10 а) Излагането на замърсяване на въздуха, включително от автомобилния транспорт, засяга сериозно градското население в Съюза и е свързано с преждевременна смърт. Чрез ускоряване на въвеждането на превозни средства с нулеви и с ниски емисии, както по-строгите изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ ще допринесат също така за намаляване на замърсяването на въздуха от автомобилния транспорт.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 11 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Актуализираната нова промишлена стратегия¹⁴ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на 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

Изменение

Актуализираната нова промишлена стратегия¹⁴ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на 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 и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложения Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии.

екологичния и цифровия преход и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложения Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии. ***Следва да се обърне специално внимание и на въздействието, което този преход ще окаже върху МСП по веригата на доставки.***

¹⁴ 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.

¹⁴ 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 9

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) ***Целите, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, трябва да бъдат допълнени от необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, както е посочено в предложението на Комисията за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.***

Изменение

(12) ***Няколко държави членки вече обявиха, че ще надхвърлят тези минимални изисквания, а няколко европейски производители на камиони създадоха съвместни предприятия за монтиране и експлоатация на обществени мрежи за зареждане в цяла Европа. Настоящият регламент също така ще насърчи допълнителни инвестиции в инфраструктура за зареждане с електроенергия, като***

предостави сигурност за инвеститорите, че ще има увеличение на търсенето. Държавите членки следва също така да бъдат насърчавани да включват в своите преразгледани национални рамки за политиката мерки в подкрепа на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво в дена, логистични центрове и складове. Всички тези инициативи ще допринесат за необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво¹⁶.

¹⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final. 16 Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

¹⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final. 16 Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12 а) Освен това разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и с гориво е еднакво важно и в частни обекти, като например в частни дена и логистични центрове, за да се осигури зареждане през нощта и на мястото на местоназначение. Наложително е нито един регион на Съюза да не бъде изоставен и регионалните различия в

разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива да бъдат надлежно разгледани, особено в по-слабо развитите региони или в регионите със специфични потребности и обстоятелства, като например селски и рядко населени райони, отдалечени и най-външни райони, островни и планински райони. Тази обществена и частна мрежа от станции за зареждане с електроенергия и с гориво е отключващо условие, за да могат производителите да постигнат целите за намаляване на CO₂.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 12 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12 б) За да се конкурира в световен мащаб, европейската промишленост трябва да бъде готова да се справи с предизвикателствата и да осигури подходящата инфраструктура. Поради тези причини е необходима широко достъпна и надеждна мрежа от публични зарядни точки, за да се поддържа постоянно нарастващият брой електрически превозни средства по пътищата.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 12 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12 в) Въпреки че са необходими по-амбициозни стандарти за емисиите на CO₂, за да се увеличи навлизането на превозни средства с нулеви и с

ниски емисии, като се обърне внимание на предлагането, те трябва да бъдат допълнени от допълнителни благоприятстващи условия от страна на търсенето за по-ефективни от гледна точка на разхода на гориво превозни средства, по-специално ефективни мерки за ценообразуване на въглеродните емисии.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) *Преходът към неутралност по отношение на климата изисква значителни инвестиции в електроенергийните мрежи, включително повишена преносна способност, устойчивост и възможност за акумулиране, както и допълнителни връзки. **Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, с предложените в член 3а целеви равнища за 2030 г. дялът на превозните средства с нулеви емисии в общия автомобилен парк, както и потреблението на електроенергия в сектора ще останат ограничени. Поради това съответното въздействие върху електроенергийната мрежа също ще остане ограничено.***

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13) *Разгръщането на електрически превозни средства с акумулаторна батерия, превозни средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства без съмнение ще изисква значителни инвестиции в електроенергийните мрежи, включително повишена преносна способност, устойчивост и възможност за акумулиране, както и допълнителни връзки **и приспособяване на поведението, така че да се преодолеят часовете на най-високо търсене, без да се създават рискове за сигурността на доставките.***

(14 а) Достъпът до обучение и

преквалификация в редица сектори, включително сектора на тежкотоварните превозни средства, който трябва да претърпи съществени промени, е от ключово значение за социално справедлив преход. Промисленият сектор на тежкотоварните превозни средства трябва да се увери, че работниците и служителите имат достъп до възможности за преквалификация и биват насърчавани да ги използват напълно безплатно. За да се гарантира справедлив и ефективен преход, картографирането и анализът на прогнозираните промени на пазара на труда в промисления сектор на тежкотоварните превозни средства са от съществено значение.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони не е възможно да се предвиди напълно дали за всички **специфични** видове употреба технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор. Това **може да** включва видове употреба като тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни

Изменение

(15) Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони не е възможно да се предвиди напълно дали за всички видове употреба технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор. Това включва видове употреба като тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. **Също така поради национално обусловените причини, свързани с безопасността, и възможното използване на**

средства. С оглед на тези съображения следва да се остави известна свобода по отношение на целта за 2040 г., за да се отчете развитието на технологиите, което все още предстои.

граждански евакуации, на разположение трябва да бъдат и междуградски автобуси. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. С оглед на тези съображения следва да се остави известна свобода по отношение на целта за 2040 г., за да се отчете развитието на технологиите, което все още предстои.

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15 а) Европейският съюз трябва да продължи да ускорява намаляването на емисиите на CO₂ и да постига намаляване на емисиите във всеки сектор всяка година. За да се постигнат амбициозните цели на настоящия регламент, биогоривата и възобновяемите горива от небиологичен произход (RFNBO), като например водородните деривати, трябва да играят важна роля в прехода. За да се проправи пътят за електрически или водородни превозни средства с нулеви емисии и за да се създаде стабилно и ясно регулиране на пазарното търсене, е важно да се определи амбициозната цел от 90% за 2040 г., тъй като понастоящем едва 1- 2% от продадените тежкотоварни камиони са електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 15 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15б) След консултации със заинтересованите страни Комисията следва да представи предложение за регистрация на тежкотоварни превозни средства, които работят само на възобновяеми горива, за целите на спазването в съответствие с правото на ЕС и с целта на Съюза за неутралност по отношение на климата. Комисията следва да представи този доклад на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, например законодателни предложения.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 1а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Камионите от всички най-големи състави, надвишаващи 70 тона, обикновено се използват за дълги разстояния и трябва да бъдат класифицирани в специфична подгрупа, тъй като изчисляването на техните емисии на CO₂ трябва да бъде адаптирано към специфичните им характеристики, за да се вземат предвид действителният им полезен товар и правилният цикъл на движение.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Тъй като за някои групи превозни средства, чийто тип е одобрен, емисиите на CO₂ все още не се определят по технически причини, тези превозни средства няма нужда да отговарят на целите за CO₂, определени с настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели, както и други превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като превозни средства с повече от 4 оси или с повече от 2 задвижвани оси, малки автобуси с максимална маса по-малка от 7,5 t и малки камиони с максимална маса по-малка от 5 t.

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Специализираните превозни средства, като **сметосъбиращи камиони**, самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 30

Изменение

Тъй като за някои групи превозни средства, чийто тип е одобрен, емисиите на CO₂ все още не се определят по технически причини, тези превозни средства няма нужда да отговарят на целите за CO₂, определени с настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели, както и други превозни средства с нестандартна конфигурация на осите, като превозни средства с повече от 4 оси или с повече от 2 задвижвани оси, **и** малки автобуси с максимална маса по-малка от 7,5 t и малки камиони с максимална маса по-малка от 5 t.

Изменение

Специализираните превозни средства, като самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

Текст, предложен от Комисията

(30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти.

Изменение

(30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти, **както и да се прехвърлят съществуващи превозни средства, преоборудвани като превозни средства с нулеви емисии.** **Преоборудването на съществуващи превозни средства представлява голяма възможност за ускоряване на прехода към мобилност с нулеви емисии по икономически и ресурсно ефективен начин.**

Изменение 22

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. С настоящия регламент се определят изискванията по отношение на емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства, с които се цели да се допринесе за постигане на целта на Съюза за **намаляване на емисиите му на парникови газове** съгласно Регламент (ЕС) 2018/842²³ и за постигане на целите на Парижкото споразумение²⁴, както и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.

²³ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от

Изменение

1. С настоящия регламент се определят изискванията по отношение на емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни превозни средства, с които се цели да се допринесе за постигане на целта на Съюза за **неутралност по отношение на климата и на междинните цели на Съюза в областта на климата** съгласно Регламент (ЕС) 2018/842²³ и за постигане на целите на Парижкото споразумение²⁴, както и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.

²³ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от

30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 16, 19.6.2018 г., стр. 26).

²⁴ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 16, 19.6.2018 г., стр. 26).

²⁴ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква в
Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 1 – точка 5

Текст, предложен от Комисията

5. За превозни средства, различни от посочените в параграф 4, регистрирани за използване от гражданската защита, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред, въоръжените сили или службите за спешна медицинска помощ, не се прилагат целите за емисии на CO² съгласно член 3а, ако държавата членка посочи това в процеса на регистрация и докладване, като по този начин потвърди в данните, докладвани в съответствие с част А от приложение IV, че задачите на дадено превозно средство не могат да бъдат изпълнявани в същата степен от превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира превозно средство с двигател с вътрешно горене за изпълняването на тези задачи.

Изменение

5. За превозни средства, различни от посочените в параграф 4, регистрирани за използване от гражданската защита, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред, въоръжените сили или службите за спешна медицинска помощ, **или камионите от категория N3 в група 11, 12 или 16, за които е разрешено да бъдат използвани в държавата по тяхната регистрация за теглително-прикачни състави с максимално допустима маса над 70 тона**, не се прилагат целите за емисии на CO² съгласно член 3а, ако държавата членка посочи това в процеса на регистрация и докладване, като по този начин потвърди в данните, докладвани в съответствие с част А от приложение IV, че задачите на дадено превозно средство не могат да бъдат изпълнявани в същата степен от превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира превозно средство с

двигател с вътрешно горене за изпълняването на тези задачи.

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква и

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – точка 23 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23 а) „горива, допустими за прилагането на CCF“ означава биогаз съгласно определението в член 2, точка 28 от Директива (ЕС) 2018/2001, биогорива от нови поколения съгласно определението в член 2, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001 и възобновяеми транспортни горива от небιологичен произход съгласно определението в член 2, точка 36 от Регламент (ЕС) 2018/2001, които отговарят на критериите за устойчивост и за намаление на емисиите на парникови газове, определени в член 29 от Директива (ЕС) 2018/2001.

Изменение 25

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква и

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – точка 23 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23б) „въглероден корекционен коефициент (CCF)“ означава коефициент, с който се прилага корекция към емисиите на CO₂ в отработилите газове на превозни средства за целите на оценката на съответствието, за да се отразят интензитетът на емисиите на

парникови газове и делът на горивата, допустими за прилагането на CCF, както са определени в член 3, точка 24 от настоящия регламент.

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква и

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – точка 23 в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23 в) „изключително тежки състави (ЕНС)“ означава превозни средства с максимално допустима маса над 60 тона в сравнение със средната стойност за ЕС от 40 тона. Тъй като формулата за изчисляване на емисиите на CO₂ приема същия полезен товар, както за значително по-малките тежкотоварни превозни средства, формулата следва да бъде изменена, за да се вземе предвид повишената енергийна ефективност на тези изключително тежки състави, така че да се отразят по-добре реалните емисии.

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3 а. В съответствие с точка 1.1.4 от приложение I тежките превозни средства, които не са разпределени към някоя от подгрупите в точка 1.1 от приложение I, се вземат предвид при оценката на спазването от страна на производителите на

разпоредбите относно целите за намаляване, определени в параграф 1.

Изменение 28

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 б – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. За превозните средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, производителите се съобразяват с минималните дялове превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства, както е посочено в приложение I, точка 4.3. За новите градски автобуси делът на превозните средства с нулеви емисии е **100 %**, считано от периода за докладване за 2030 г.;

Изменение

1. За превозните средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, производителите се съобразяват с минималните дялове превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства, както е посочено в приложение I, точка 4.3. За новите градски автобуси делът на превозните средства с нулеви емисии е **90 %**, считано от периода за докладване за 2030 г., **и 100 %, считано от периода за докладване за 2035 г.**

Изменение 29

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 б – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки могат да решат да изключат от задължението по настоящия член ограничен дял от градските автобуси, регистрирани през всеки период за докладване, **като потвърдят, че задачите на дадено превозно средство не могат да бъдат изпълнени в същата степен от превозно средство с нулеви емисии и следователно е в обществен интерес да се регистрира превозно средство,**

Изменение

Държавите членки могат да решат да изключат от задължението по настоящия член ограничен дял от градските автобуси, регистрирани през всеки период за докладване, в обществен интерес, поради социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологични особености или специфични метеорологични обстоятелства **и по съображения, свързани с националната сигурност,**

което не е с нулеви емисии, за да се изпълнят тези задачи, поради социално-икономическите разходи и ползи с оглед на геоморфологични особености или специфични метеорологични обстоятелства.

или с цел справяне с природни бедствия.

Изменение 30

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 в – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Възлагащите органи или субекти възлагат обществени поръчки за покупка или използване на превозните средства, посочени в член 3б, въз основа на икономически най-изгодната оферта, която включва най-доброто отношение цена/качество и приноса на офертата за сигурността на доставките в съответствие с приложимото международно право.

Изменение

1. Възлагащите органи или субекти възлагат обществени поръчки за покупка или използване на превозните средства, посочени в член 3б, въз основа на икономически най-изгодната оферта, която включва най-доброто отношение цена/качество и приноса на офертата за сигурността на доставките **и за социалните и екологичните критерии** в съответствие с приложимото международно право.

Изменение 31

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 5
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 4 – параграф 1 – буква а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

aa) В член 4, параграф 1 се вмъква следната буква в):

„в) прилагането на въглеродния корекционен коефициент (CCF) от 2030 г. нататък, определен в съответствие с точка 2.1 от приложение I.

Въздействието на CCF се ограничава,

така че да се вземат предвид само допълнителните количества горива, които надвишават задължителната комбинирана подцел за биогоривата от нови поколения и възобновяемите горива от небиологичен произход в дела на енергията от възобновяеми източници, доставяна за транспортния сектор, както е определена в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета.

Определя се таван, за да се гарантира, че чрез въздействието на възлеродния корекционен коефициент могат да бъдат постигнати не повече от 10 процентни пункта от целите за намаляване на емисиите на CO₂ за 2030 г., 2035 г. и 2040 г. Поради това за периода 2030—2034 г. се определя таван, така че в коефициента да се взема предвид максимален дял от 12,5% на горива, допустими за прилагането на CCF, съгласно определението в член 3 от настоящия регламент. За периода 2035—2039 г. максималният дял е 17%, а от 2040 г. нататък — 40%“.

Изменение 32

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 5 – параграф 3 – точка 3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) В член 5, параграф 3 се вмъква следната точка 3а):

„Компенсационен коефициент, разпределен на камионите от категория N3, регистрирани за първи път през периода за докладване и за които е разрешено да бъдат използвани в държавите членки с високи комбинирани маси,

приложими за превози с изключително тежки състави, които са над 60 тона. По отношение на компенсационния коефициент, посочен в настоящия член, до 31 декември 2024 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 17, за да внесе изменения във формулата за изчисляване на средните специфични емисии на CO₂ на производителите, посочени в приложение I, точка 2.7, за да се компенсира по-високата енергийна ефективност на изключително тежките състави и да се коригират изкривяванията в изчисленията за тях емисии“.

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква г

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 7 – параграф 1 – алинея 4

Текст, предложен от Комисията

Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за **2029 г., 2034 г. и 2039 г.**;

Изменение

Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2039 г.

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 15 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение 35

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 15 – параграф 1 – алинея 3 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Изменение

В доклада следва да се направи оценка на възможността за включване в обхвата на камионите от категория N3 в групи 11, 12 и 16, за които е разрешено да бъдат използвани в държавата на тяхната регистрация за теглително-прикачни състави с максимално допустима маса над 70 тона, при условие че изчисляването на емисиите от тези превозни средства е разработено така, че да отчита техните специфични характеристики като влекачи на тежки композиции.

До 31 декември 2025 г. и след това всяка година Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно състоянието на благоприятстващите условия за приемането на пазара в Съюза на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. В този доклад Комисията оценява по-специално, но не само, следните елементи:

- а) регистрациите на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в държавите членки,***
- б) разгръщането на инфраструктура***

за зареждане с електроенергия и с гориво, подходяща за тежкотоварни превозни средства в държавите членки,

в) прилагането на такси за ползване на пътищата, диференцирани по емисии на CO₂ в държавите членки,

г) равнището на средната цена на квотите съгласно новата схема за търговия с емисии, обхващаща автомобилния транспорт,

д) други мерки в подкрепа на навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии.

Ако в доклада се стигне до заключението, че

благоприятстващите условия, по-специално по буква б), в) или г), не са в съответствие с целите за производителите на превозни средства, определени в членове 3а и 3б от настоящия регламент, констатациите от доклада се вземат предвид при бъдещите преразглеждания на Директива № 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, Директива (ЕС) 2022/362 на Европейския парламент и на Съвета и Директива № 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Не по-късно от 31 декември 2026 г.

Комисията публикува доклад, в който се определя методика за оценката и последователното докладване на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл.

Комисията представя този доклад на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност предложения за последващи действия, например законодателни предложения.

Изменение 36

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1.1.4. (нова)

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение I – таблица 1

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
<i>Изменение</i>	
<i>1.1.4. Новите малки камиони от категория N2, които не принадлежат към една от подгрупите, определени в точки 1.1.1 и 1.1.2, и за които още не са определени емисии на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2017/2400, но са определени в съответствие с Регламент (ЕОС) № 595/2009 и мерките по неговото прилагане или с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета и мерките по неговото прилагане, се разпределят към следните подгрупи за целите на настоящия регламент:</i>	
<i>Характеристики на превозното средство</i>	<i>Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент</i>
<i>Категория N; TPMLM* ≤ 5 t</i>	<i>53</i>

Изменение 37

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>		
<i>1.2. Специализираните превозни средства се определят въз основа на следните критерии:</i>		
<i>Категория на превозното средство</i>	<i>Конфигурация на шасито</i>	<i>Критерии за специализирани превозни средства</i>
<i>N</i>	<i>Несъчленен</i>	<i>Една от следните цифри, изброени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, се използва за допълване на кода на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27,</i>

		28, 31
	Влекач	Максимална скорост, непревишаваща 79 km/h
<i>Изменение</i>		
1.2. Специализираните превозни средства се определят въз основа на следните критерии:		
Категория на превозното средство	Конфигурация на шасито	Критерии за специализирани превозни средства
N	Несъчленен	Една от следните цифри, изброени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, се използва за допълване на кода на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Влекач	Максимална скорост, непревишаваща 79 km/h

Изменение 38

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.1.

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение I – точка 2.1.

<i>Текст, предложен от Комисията</i>
2.1. Изчисляване на специфичните емисии на CO ₂ от ново тежкотоварно превозно средство
<p>Специфичните емисии в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v, разпределено в подгрупа sg, или от нейното първично превозно средство, се изчисляват по следната формула:</p> $CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$ $CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$ <p>където</p>

\sum_{mp}	е сумата за всички профили на движението mp , посочени в таблица 2;
sg	е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство v , съгласно раздел 1 от настоящото приложение;
$W_{sg,mp}$	е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	са емисиите на CO_2 в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението mp , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;
$CO2p_{v,mp}$	са емисиите на CO_2 в g/km на първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението mp , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б;
За превозни средства с нулеви емисии стойностите на $CO2_{v,mp}$ и $CO2p_{v,mp}$ се приравняват на 0.	
<i>Изменение</i>	
2.1. Изчисляване на специфичните емисии на CO_2 от ново тежкотоварно превозно средство	
Специфичните емисии в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , разпределено в подгрупа sg , или от нейното първично превозно средство, се изчисляват по следната формула:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
където	
\sum_{mp}	е сумата за всички профили на движението mp , посочени в таблица 2;
sg	е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство v , съгласно раздел 1 от настоящото

	приложение;
$W_{sg,mp}$	е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	са емисиите на CO_2 в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението tr , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;
$CO2p_{v,mp}$	са емисиите на CO_2 в g/km на първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението tr , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б;
CCF_i	<i>е въглеродният корекционен коефициент за използваното гориво или използваната смес от горива по смисъла на член 3, точка 25 и изчислен съгласно параграф 7 от настоящото приложение, който се прилага от 2030 г. нататък.</i>

За превозни средства с нулеви емисии стойностите на $CO2_{v,mp}$ и $CO2p_{v,mp}$ се приравняват на 0.

Изменение 39

Предложение за регламент Приложение I – точка 2.7.2.

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
2.7.2. За периодите за докладване след 2025 г.:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
където \sum_{sg}	е сумата, която е съставена за подгрупите, включени в

	изчисляването на конкретните средни специфични емисии на CO ₂ съгласно точка 4.2;
<i>ZLEV</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.3.;
<i>share_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
<i>zev_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
<i>pv_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
<i>MPW_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.6;
<i>avgCO2_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;
<i>avgCO2p_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;
<i>rCO2_{sg}</i>	е съгласно определеното в точка 3.1.2.
<i>Изменение</i>	
2.7.2. За периодите за докладване след 2025 г.:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
където	
\sum_{sg}	е сумата, която е съставена за подгрупите, включени в изчисляването на конкретните средни специфични емисии на CO ₂ съгласно точка 4.2;
<i>ZLEV</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.3.;
<i>share_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
<i>zev_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
<i>pv_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
<i>MPW_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.6;
<i>avgCO2_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;
<i>avgCO2p_{sg}</i>	се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;
<i>rCO2_{sg}</i>	е съгласно определеното в точка 3.1.2.
<i>share_{sgEHC}</i> е дялът в подгрупа <i>sg</i> на новите тежкотоварни превозни средства от категория N3 на производителя, за които е разрешено да бъдат използвани в изключително тежки състави;	
<i>α_{sg}</i> е компенсационният коефициент за коригиране на ефекта на по-високия полезен товар на изключително тежките състави върху камионите на производителя, в зависимост от средната максимално допустима маса за	

въвеждане в експлоатация на състав от превозни средства, като се използва претеглената стойност на резултата от следните формули:

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4} - 30) / 100$ за камиони 8x4 в изключително тежки състави

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other} + 19) / 100$ за други камиони в изключително тежки състави

avgGVW_{sg comb} е специфичната за производителя средна стойност в държавата на регистрацията за максимално допустимата маса за въвеждане в експлоатация на състав от превозни средства (в тонове) за въпросните камиони в изключително тежки състави в подгрупата sg, когато е изпълнено следното условие:

За целите на изчисляването на емисиите на CO₂ камион, който попада в обхвата на настоящия регламент, се счита за част от изключително тежък състав, ако е от категория N3 и максимално допустимата маса за въвеждане в експлоатация на състав от превозни средства в държавата на регистрацията е над 60 тона и е докладвана в съответствие с приложение IV, част А, буква ра).

Изменение 40

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.1. – таблица 4.2.

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение I – таблица 4.2.

<i>Текст, предложен от Комисията</i>			
4.2. Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO ₂ и на целите за специфични емисии на производителите			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а,	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а,	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б

	параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	параграф 1, букви б), в) и г)	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Изменение</i>			
4.2. Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO ₂ и на целите за специфични емисии на производителите			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в) и г)	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Изменение 41

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.3. – таблица 4.3.1.

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение I – таблица 4.3.1

Текст, предложен от Комисията					
4.3.1. За различните периоди за докладване съгласно член 3а по отношение на превозните средства в подгрупата sg се прилагат следните цели за намаляване на емисиите на CO ₂ rf_{sg} и rfp_{sg} :					
Цели за намаляване на емисиите на CO ₂ rf_{sg} и rfp_{sg}					
Подгрупи sg	Период за докладване за годините				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t със специална конфигурации на осите 11, 12 и 16	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Междуградски автобуси (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Първични превозни средства на междуградските автобуси (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%

Ремаркета		0	7,5%	7,5%	7,5%
Полуремаркета		0	15%	15%	15%
<i>Изменение</i>					
4.3.1. За различните периоди за докладване съгласно член 3а по отношение на превозните средства в подгрупата sg се прилагат следните цели за намаляване на емисиите на CO ₂ $r_{f_{sg}}$ и $r_{fp_{sg}}$:					
Цели за намаляване на емисиите на CO ₂ $r_{f_{sg}}$ и $r_{fp_{sg}}$					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t със специална конфигурации на осите 11, 12 и 16	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Междуградски и други неградски автобуси ($r_{f_{sg}}$)	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Първични превозни средства на междуградските и други	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-	0	43%	64%	90%

<i>неградски автобуси (rfp_{sg})</i>	DD				
Ремаркета	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Полуремаркета	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Полуремаркета</i>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0%	7,5%	7,5%

Изменение 42

Предложение за регламент Приложение I – точка 4.3.2.

<i>Текст, предложен от Комисията</i>				
4.3.2. Следните цели за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$ съгласно член 3б са приложими за превозните средства в подгрупата sg за различните периоди за докладване:				
Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$				
Подгрупи sg	Период за докладване за годините			
	преди 2030 г.	2030 – 2034	2035 – 2039	от 2040 г.

Градски тежки автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Изменение</i>					
4.3.2. Следните цели за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$ съгласно член 3б са приложими за превозните средства в подгрупата sg за различните периоди за докладване:					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$					
Подгрупи sg	Период за докладване за годините				
	преди 2030 г.	2030 – 2034	2035 – 2039	от 2040 г.	
Градски тежки автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Изменение 43

Предложение за регламент

Приложение I – точка 6 а (нова) Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение I – точка 7 (нова)

<i>Текст, предложен от Комисията</i>
<i>Изменение</i>
<p>7. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ВЪГЛЕРОДНИЯ КОРЕКЦИОНЕН КОЕФИЦИЕНТ (CCF)</p> <p><i>За всяко гориво или смес от горива i CCF се изчислява по следния метод:</i></p> <p><i>За „горива, допустими за прилагането на CCF“, съгласно определението в член 3, точка 25, $CCFi = 1$.</i></p> <p><i>За конвенционалните и изкопаемите горива $CCFi = 0$.</i></p> <p><i>За смесите от конвенционални горива и горива, допустими за прилагането на CCF, CCF се изчислява по следната формула:</i></p>

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

където:

CCF_i е въглеродният корекционен коефициент за специфична смес от конвенционално гориво *i* и всички горива, допустими за прилагането на *CCF*, които могат да се използват за замяната му.

SHARES_{n,i} е процентът на възобновяемите горива, докладван в базата данни *Shares*, посочен в последния наличен период за докладване *n* и изчислен като среден дял за всички държави — членки на ЕС.

SHARES_{n-1,i} е процентът на възобновяемите горива, докладван в базата данни *Shares*, посочен в предпоследния наличен период за докладване *n* и изчислен като среден дял за всички държави — членки на ЕС.

SHARES_{n-2,i} е процентът на възобновяемите горива, докладван в базата данни *Shares*, посочен в предпредпоследния наличен период за докладване *n* и изчислен като среден дял за всички държави — членки на ЕС.

Базата данни *Shares* е достъпна на адрес:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Изменение 44

Предложение за регламент

Приложение IV – част А – буква **р а** (нова)

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение IV (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ра) максимална маса за камион от категория N3 в изключително тежък състав, посочена в приложение I, точка 2.7.2. в държавата на регистрацията на камиона, когато камионът е свързан с едно или повече полуремаркета/ремаркета с теглич.

ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956
Позовавания	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 29.3.2023
Дадено становище Дата на обявяване в заседание	ITRE 29.3.2023
Докладчик по становище Дата на назначаване	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Разглеждане в комисия	29.6.2023
Дата на приемане	12.10.2023
Резултат от окончателното гласуване	+: 31 –: 3 0: 4
Членове, присъствали на окончателното гласуване	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

19.9.2023

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

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

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Докладчик по становище: Андрис Америкс

КРАТКА ОБОСНОВКА

Въпреки че политиките на ЕС в областта на климата и енергетиката водят до значително намаляване на емисиите на парникови газове във всички сектори, емисиите на парникови газове от транспорта в ЕС продължават да нарастват, като съставляват една четвърт от общите емисии на парникови газове в Европа. В тази рамка автомобилният транспорт съставлява най-значимият дял (над 70 %), като делът на тежкотоварните превозни средства е над 27 %. Ключов фактор за тази стойност е нарастването на търсенето и дейността на товарните превози от 2000 г. насам, което все още се очаква да нараства в бъдеще.

Предвид гореизложеното, изменението на съществуващите обвързващи цели за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства ще бъде от полза за постигането на целите на екологичния преход и с оглед на настоящия геополитически контекст: както се подчертава в плана REPowerEU, руското нахлуване в Украйна действително е дало по-силно основание за намаляване на зависимостта на ЕС от изкопаеми горива, отколкото в миналото.

Второ, реформата има потенциала да донесе ползи за транспортните оператори и потребителите. По-широкото внедряване на превозни средства с по-висока енергийна ефективност, постигнато чрез стимулиране на производителите да увеличат доставките си на превозни средства с нулеви емисии, ще доведе до по-достъпни модели на превозни средства с нулеви емисии, с цялостно намаление на общите разходи за притежанието на такива превозни средства.

Трето, реформата би могла да играе роля за укрепване на водещата роля на ЕС в областта на технологиите и иновациите в промишлеността, по-специално в текущия глобален преход към мобилност с нулеви емисии, насочвайки инвестиции в технологии с нулеви емисии.

Важна точка в предложението е включването на градските автобуси в регламента за изменение. Намалването на емисиите на CO₂ в градските райони ще донесе няколко положителни аспекта, подобрявайки качеството на въздуха в градовете, както и личното здраве на европейските граждани. С оглед на това и по отношение на възможността за изключване на ограничен дял автобуси, определена в член 3б, параграф 2 от предложението, докладчикът подчерта, че е важно да се съкрати графикът за приемане от Комисията на делегирани актове по този конкретен въпрос, за да се предостави сигурност на икономическите оператори.

От друга страна, при прехода от превозни средства, използващи изкопаеми горива, към превозни средства с нулеви емисии трябва да се вземат предвид социалните и икономическите въздействия, които могат да бъдат причинени, за да се гарантира, че никой няма да бъде пренебрегнат в прехода към целта за неутрална по отношение на климата Европа. Неравенствата по отношение на достъпа до транспортни мрежи засягат ежедневието на милиони хора, особено по отношение на по-ниските доходи, потребителите от групи със специални нужди и от периферните райони. Тясно свързан с това е въпросът за свързаността между селските, крайградските и градските райони, особено в случай на географски особености, като например островите, най-отдалечените региони и територии, селските или отдалечените райони, по-малко достъпните периферни райони, планинските райони. Поради това по пътя към декарбонизация на транспорта трябва да се обмислят подходящи мерки, за да се гарантират неговата финансова и физическа достъпност, да се избегне транспортната бедност и да се гарантира равен достъп до градските центрове.

Освен това докладчикът подчертава, че трябва да се обърне сериозно внимание на социалното въздействие на прехода и по отношение на автомобилния отрасъл, което да позволи процесът на постепенно извеждане от употреба на превозните средства, задвижвани с изкопаеми горива, да върви ръка за ръка с мерки за работниците в този конкретен отрасъл. Тези мерки следва да бъдат предвидени в плановете за справедлив преход и социалните планове във връзка с климата. Поради това докладчикът предлага приходите от такси за извънредно количество емисии и административни глоби да се считат за приход, предназначен за наскоро приетия Социален фонд за климата, с цел да се допринесе за социално справедлив преход към неутралност по отношение на климата.

С настоящото становище докладчикът се стреми да гарантира, че бъдещият парк от тежки превозни средства ще изиграе своята роля за постигане на намалване с 90% на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г. спрямо 1990 г., както е посочено в Европейския зелен пакт, като същевременно се осигуряват ползи за европейските транспортни оператори и потребители, повечето от които са МСП в резултат на по-широкото внедряване на по-енергийно ефективни превозни средства.

ИЗМЕНЕНИЯ

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

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г.¹⁰, се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК). Изключително тежките последствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза **доказва необходимостта и значението на Европейския зелен пакт.**

¹⁰ Съобщение на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final;

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 2

Изменение

(1) В съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г.¹⁰, се третираат основно начините за справяне с предизвикателствата в областта на климата и околната среда и постигането на целите, заложи в Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК). Изключително тежките последствия от пандемията от COVID-19 за общественото здраве и икономическото благосъстояние на гражданите на Съюза **и въздействието на незаконната, непредизвикана и необоснована агресивна война на Русия срещу Украйна, включително възстановяването на Украйна след войната.**

¹⁰ Съобщение на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final;

Текст, предложен от Комисията

(2) Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на Съюза 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 3

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) Очаква се всички стопански отрасли да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително отрасълът на

Изменение

(2) Европейският зелен пакт обединява всеобхватна съвкупност от взаимно подсилващи се мерки и инициативи, с които се цели постигане на климатична неутралност в ЕС до 2050 г. В него се определя нова стратегия за растеж, целяща превръщането на Съюза 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 **хората, живеещи в периферните и селските райони, както и в най-отдалечените райони**, 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

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

автомобилния транспорт.

единственият сектор в Съюза, където емисиите се увеличават от 90-те години на 20-и век насам. На тежкотоварния транспорт по-специално се дължат повече от една четвърт от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт в ЕС и над 6% от общите емисии на парникови газове в ЕС. Ускоряването на неговата декарбонизация е още по-важно поради факта, че движението на камиони в ЕС се очаква да се увеличи с 40% от 2019 г. до 2050 г., а движението на градски и междуградски автобуси да нарасне с 10% за същия период.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 5 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. *В съобщението относно новата рамка на ЕС за градска мобилност^{1а} се подчертава, че публичните органи следва да гарантират наличието на ефикасна, оперативно съвместима и лесна за ползване инфраструктура за зареждане с електроенергия и с алтернативни горива. Наличието на такава инфраструктура е от ключово значение за постигането на целта за декарбонизация на градската мобилност. При прегледа на ефективността и въздействието на настоящия регламент Комисията следва да вземе предвид и внедряването в държавите членки на инфраструктури за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, подходящи за тежкотоварни превозни средства.*

^{1a}Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Новата рамка на ЕС за градска мобилност“ – COM(2021) 811 final от 14.12.2021 г.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 5 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5б) В съобщението относно новата рамка на ЕС за градска мобилност^{4a} се подчертава, че публичните органи следва да гарантират наличието на ефикасна, оперативно съвместима и лесна за ползване инфраструктура за зареждане с електроенергия и с алтернативни горива. Наличието на такава инфраструктура е от ключово значение за постигането на целта за декарбонизация на градската мобилност. При прегледа на ефективността и въздействието на настоящия регламент Комисията следва да вземе предвид и внедряването в държавите членки на инфраструктури за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, подходящи за тежкотоварни превозни средства.

^{41a}Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Новата рамка на ЕС за градска мобилност“ – COM(2021) 811 final от 14.12.2021 г.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 5 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5в) Инвестициите за декарбонизация на пътническите транспортни средства не следва да оказват отрицателно въздействие върху достъпа до мобилност с риск от увеличаване на проблемите, свързани с транспортната бедност и изключването на слабо населените райони.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 5 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5г) Въпреки че преразглеждането на настоящия регламент^{1а} е част от усилията за постигане на екологичните цели, а именно декарбонизация на автомобилния транспорт с оглед на борбата с 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 заетостта и достъпната мобилност за всички.

1а Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „План REPowerEU“ (COM/2022/230 final), 18.5.2022 г.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се **засилят** изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.

Изменение

(8) За да се допринесе за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и в съответствие с принципа „енергийната ефективност на първо място“, е необходимо да се **оценят** изискванията за намаляване на емисиите от тежкотоварните превозни средства, определени в Регламент (ЕС) 2019/1242. Необходимо е също така да се определи ясен път за допълнителни намаления след 2030 г., за да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.

Изменение 9

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 ползвателите 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. 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

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 **и ниски** емисии и заедно с това да бъдат в услуга на ползвателите 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. **Автомобилната промишленост продължава да бъде един от стълбовете на икономиката в ЕС, като нейният принос възлиза на 7 % от европейския БВП и тя осигурява 4,6 милиона работни места и продължава да бъде начело на**

продължават.

технологичните иновации, инвестирайки 60 милиарда евро годишно в научноизследователска и развойна дейност. Промислеността трябва да бъде подпомогната при осъществяването на нейния екологичен и цифров преход, тъй като понастоящем европейските производители са изправени пред тройно предизвикателство: по-строги разпоредби в областта на околната среда, нарастващи нужди от инвестиции в иновации и засилена международна конкуренция. По-строгите стандарти за намаляване на емисиите на CO₂ трябва да станат технологично неутрални при постигане на определените в тях цели, обхващащи целия парк. Превозни средства с нулеви и ниски емисии, които работят на биогорива от ново поколение или синтетични горива, както са определени в Директива (ЕС) 2018/2001^{1а}. Понастоящем превозните средства с нулеви и ниски емисии включват електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства, а технологичните иновации продължават.

1а Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (преработен текст).

Изменение 10

**Предложение за регламент
Съображение 9 а (ново)**

(9а) *Електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства имат голям потенциал да декарбонизират определени сегменти от сектора на тежкотоварния транспорт и тяхното развиване следва да се насърчава, като същевременно се взема предвид фактът, че всяка технология има някакво отражение върху околната среда. В случаите, в които електрифицирането не е възможно или е по-малко ефикасно, а задвижваните с водород превозни средства не са подходящи или ценово конкурентни, принципът на технологична неутралност дава възможност за гарантиране на равнопоставени условия на конкуренция с други технологии, чието развитие е в по-напреднал етап.*

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

(9б) *След консултации със заинтересованите страни, най-късно една година след влизането в сила на регламента Комисията следва да представи предложение за регистрация на тежкотоварни превозни средства, които работят изключително с неутрални по отношение на CO₂ горива за целите на съответствието съгласно правото на ЕС и целта на Съюза за неутралност по отношение на*

климата.

Изменение 12

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 за новите тежкотоварни 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 цели за намаляване на емисиите на CO₂ за новите тежкотоварни превозни средства за периода от 2030 г. нататък. Въпросните цели следва да **бъдат съгласувани с наличието на отключващи условия, по-специално достатъчно гъста мрежа на инфраструктурата за алтернативни горива, с цел насърчаване на** превозните средства с нулеви емисии да навлязат на пазара на Съюза и да се стимулират иновациите в областта на технологиите с нулеви емисии по икономически ефективен начин.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Принципът на технологична неутралност е от основно значение, за да се осигури ефикасност и плурализъм на решенията, да се запазят и засилят иновациите и развитието, включително по отношение на революционните технологии, и да се даде възможност за гъвкавост на пазара и многообразие на социалното поведение. В този смисъл е важно да не се ограничава автомобилният транспорт 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. Освен това универсалният подход („one size fits all“) на европейско равнище 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 14

Предложение за регламент Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10б) В допълнение към усилията на настоящия регламент за увеличаване на наличието и възприемането на превозни средства с нулеви емисии, следва да се въведе въглероден корекционен коефициент, за да се отрази надлежно приносът на използването на неутрални по отношение на CO₂ горива, като например биогорива, биогаз, горива от биомаса и синтетични горива, при оценяването на съответствието с изискванията за намаляване на емисиите на CO₂ на новорегистрирани тежкотоварни превозни средства.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 11 – параграф 1

Актуализираната нова промишлена стратегия¹⁴ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на 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 и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложението Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии.

Актуализираната нова промишлена стратегия¹⁴ предвижда съвместно изготвяне на планове за екологичен и цифров преход в партньорство с промишлеността, публичните органи, социалните партньори и други заинтересовани страни. В този контекст се разработва план за преход за средата на мобилността, който да съпътства този при веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Обръща се специално внимание на малките и средните предприятия във веригата на 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 и механизма за стимулиране на талантите в рамките на инициативата „Оползотворяване на талантите в регионите на ЕС“. В рамките на плана за преход се разглеждат и подходящите действия и стимули на европейско и национално равнище, които да позволят превозните средства с нулеви емисии да станат по-достъпни. Това би могло да включва например възможността държавите членки да използват предложението Социален фонд за климата, за да подпомагат микропредприятията при закупуването на превозни средства и камиони с нулеви емисии. ***Следва да се обърне специално внимание и на въздействието, което ще окаже този преход върху МСП по веригата на доставки.***

¹⁴ 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.

¹⁴ 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 16

Предложение за регламент Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) Бързото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво изисква да са на разположение квалифицирани монтажници. Инвестициите в преквалифициране и повишаване на квалификацията ще бъдат от съществено значение за изпълнение на целите на настоящия регламент и ще гарантират справедлив преход в сектора на производство на камиони.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12) Целите, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, трябва да бъдат допълнени от необходимото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, както е посочено в предложението на Комисията за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹⁶.

(12) Целите, засягащи автомобилния парк на целия Съюз, трябва да бъдат допълнени от необходимото разгръщане на ***публично достъпна*** инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, както е посочено в предложението на Комисията за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹⁶. ***Разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво е еднакво важно и в частни обекти, като***

например в частни депа и логистични центрове, за да се осигури зареждане през нощта и на мястото на местоназначение. Наложително е нито един регион на Съюза да не бъде изоставен и регионалните различия в разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива да бъдат надлежно разгледани, особено в по-слабо развитите региони или региони със специфични нужди и обстоятелства, като например селски и слабо населени райони, отдалечени и най-отдалечени райони, островни и планински райони. Тази публична и частна мрежа от станции за зареждане с електроенергия и гориво е отключващо условие, за да могат производителите да постигнат целите за намаляване на CO₂.

¹⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

¹⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, COM(2021) 559 final.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) Разгръщането на достатъчна инфраструктура за зареждане с електроенергия и алтернативни горива е съществена предпоставка за развитието на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии и следователно за успеха на настоящия регламент; съответно всяко повишаване на целите за намаляване на емисиите съгласно настоящия

регламент, включително по отношение на междинните цели, следва да бъде придружено от увеличаване на целите за разгръщане в рамките на преразглеждането на Директивата за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива; в тази връзка е от първостепенно значение инвестициите за нейното разгръщане да бъдат запазени и засилени. Държавите членки следва да получат достатъчна подкрепа и помощ за постигането на тази цел с оглед на значителните им нужди от инвестиции по време на десетилетие, в което техните загуби от данъци и прехвърлянето на данъчни приходи към алтернативни горива ще се увеличат. В този контекст 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 – свързано с разгръщането на инфраструктурата.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 12 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12б) Минималните изисквания за инфраструктурата за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства, предвидени в Регламента за разгръщането на инфраструктура за алтернативни

горива, може да се окажат недостатъчни с оглед на това, което е необходимо за изпълнение на по-строгите стандарти за емисиите на CO₂. Следователно е изключително важно подкрепата за по-нататъшното развитие на проекти за инфраструктура за алтернативни горива да се изведе като приоритет в инструментите за финансиране на равнището на ЕС и на национално равнище.

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) *Преходът към неутралност по отношение на климата изисква значителни инвестиции в електроенергийните мрежи, включително повишена преносна способност, устойчивост и възможност за акумулиране, както и допълнителни връзки. **Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, с предложените в член 3а целеви равнища за 2030 г. дялът на превозните средства с нулеви емисии в общия автомобилен парк, както и потреблението на електроенергия в сектора ще останат ограничени. Поради това съответното въздействие върху електроенергийната мрежа също ще остане ограничено.***

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 13 а (ново)

Изменение

(13) *Разгръщането на превозни средства с акумулаторна батерия, превозни средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства без съмнение ще изисква значителни инвестиции в електроенергийните мрежи, включително повишена преносна способност, устойчивост и възможност за акумулиране, както и допълнителни връзки **и приспособяване на поведението, така че да се преодолеят часовете на пиково търсене, без да се създават рискове за сигурността на доставките.***

(13а) Възприемането от пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии зависи от отключващите условия, които позволяват на автомобилните превозвачи на товари да експлоатират превозните средства безпроблемно и по-рентабилно от конвенционалните дизелови камиони. Наличието на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, ефективните мерки за ценообразуване на въглеродните емисии, включително таксите за ползване на пътищата, диференцирани според емисиите на CO₂, и подкрепящите и добре синхронизирани регулаторни изисквания за превозните средства представляват отключващи условия от решаващо значение, които са извън прекия контрол на производителите на превозни средства. Следователно състоянието на най-важните отключващи условия следва да се наблюдава на годишна основа. Ако се установи, че едно или повече от отключващите условия не са в съответствие с целите за CO₂ за производителите на превозни средства, целите следва да бъдат прегледани и финансовите санкции (такси за извънредно количество емисии на CO₂) за производителите на превозни средства следва да не се прилагат.

Изменение 22

Предложение за регламент Съображение 13 б (ново)

(13б) Определени отключващи условия, които позволяват на

автомобилните превозвачи на товари да експлоатират тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии безпроблемно, са от основно значение за ранното възприемане на пазара на такива превозни средства.

Следователно състоянието на най-важните отключващи условия, като например оптимална преносна способност на електроенергийната мрежа, възможност за акумулиране, инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво и ефективни мерки за ценообразуване на въглеродните емисии, следва да бъде наблюдавано редовно и взето под внимание при прегледа на настоящия регламент.

Изменение 23

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. **Все по-амбициозните цели за намаляване на емисиите са увеличили разходите за спазване на изискванията за производителите.** По тази причина е целесъобразно да се запази подходът с намаляващи целеви равнища на емисиите през петгодишни периоди.

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 14 а (ново)

(14a) Настоящият регламент има за цел да ускори прехода към въглеродно неутрална мобилност съгласно принципа на технологична неутралност. В допълнение към усилията за увеличаване на наличието на превозни средства с нулеви емисии се въвежда механизъм, основан на въглероден корекционен коефициент, с цел при оценката на съответствието с намаляването на емисиите на CO₂ от новорегистрирани тежкотоварни превозни средства да се отчита надлежно приносът от използването на устойчиви транспортни горива от възобновяеми източници.

Настоящият регламент има за цел да ускори прехода към въглеродно неутрална мобилност съгласно принципа на технологична неутралност. В допълнение към усилията за увеличаване на наличието на превозни средства с нулеви емисии се въвежда механизъм, основан на въглероден корекционен коефициент, с цел при оценката на съответствието с намаляването на емисиите на CO₂ от новорегистрирани тежкотоварни превозни средства да се отчита надлежно приносът от използването на устойчиви транспортни горива от възобновяеми източници.

Изменение 25

Предложение за регламент Съображение 14 б (ново)

(14б) Настоящият регламент има за цел да ускори прехода към въглеродно неутрална мобилност съгласно

*принципа на технологична
неутралност. В допълнение към
усилията за увеличаване на
наличието на превозни средства с
нулеви емисии се въвежда механизъм,
основан на въглероден корекционен
коэффициент, с цел при оценката на
съответствието с намаляването на
емисиите на CO₂ от
новорегистрирани тежкотоварни
превозни средства да се отчита
надлежно приносът от използването
на устойчиви транспортни горива от
възобновяеми източници.*

Изменение 26

Предложение за регламент Съображение 14 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*(14в) За разлика от сектора на
леките пътнически автомобили,
търговските превозни средства са
основни и гъвкави инструменти за
придвижване на стоки и хора и
продължават да бъдат от
жизненоважно значение за
европейската икономика.
Финансовата достъпност за
клиентите, намаленият пробег,
дългото време за зареждане и
намалената товарносимост са
елементи, които биха могли да
предотвратят бързия преход към
технологии с нулеви емисии.*

Изменение 27

Предложение за регламент Съображение 14 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*(14г) Необходимо е да се разработи
пълен набор от ключови*

благоприятстващи условия, за да се поддържа бърз преход към нулеви емисии. Предоставянето на потребителите на подходящо равнище на ресурси за преодоляване на ценовата разлика с конвенционалните превозни средства и наличието на достатъчно гъста и подходяща за тежкотоварни превозни средства инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво са от съществено значение.

Изменение 28

Предложение за регламент Съображение 14 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14d) При екологичния преход следва също така да се обърне внимание на значението на социалното измерение, за да се гарантира, че новите технологии няма да засегнат финансовата и физическата достъпност за всички. При приемането на нови стандарти за CO₂ за тежкотоварните превозни средства е важно също да се вземат предвид значителните икономически и социални последици на екологичния преход и необходимостта от гарантиране на заетостта и запазване на конкурентоспособността на промишлеността на Съюза.

Изменение 29

Предложение за регламент Съображение 14 е (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14e) Следва да се обърне особено внимание на въздействието, което

този преход ще окаже върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) по веригата на доставки на автомобилната промишленост, и на засегнатите региони и общности, които могат да бъдат по-уязвими поради наличието на интензивна автомобилна промишленост.

Изменение 30

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони не е възможно да се предвиди напълно дали за всички специфични видове употреба технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор. Това може да включва видове употреба като тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. С оглед на тези съображения следва да се **остави известна свобода по отношение на целта за 2040 г.**, за да се **отчете развитието на технологиите, което все още предстои.**

Изменение

(15) Поради разнородната структура на целия автомобилен парк от камиони не е възможно да се предвиди напълно дали за всички специфични видове употреба технологичното развитие ще бъде достатъчно бързо, за да се гарантира, че технологията с нулеви емисии на отработили газове е жизнеспособен избор. Това може да включва видове употреба като **свръхтежкотоварни превозни средства и** тежкотоварни превозни средства на дълги разстояния при геоморфологични особености и специфични метеорологични обстоятелства, автобуси и камиони за приложения за сигурност и безопасност от критично значение, които не могат да бъдат постигнати чрез технологии с нулеви емисии. Въпросните превозни средства следва да съставляват ограничен дял от целия парк от тежкотоварни превозни средства. С оглед на тези съображения **при прегледа на настоящия регламент** следва да се **вземе под внимание технологичното развитие на тези превозни средства при евентуално преразглеждане на целите. Важно е да се направи оценка на равнището на Съюза на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства през целия им жизнен цикъл.**

За тази цел Комисията следва не по-късно от една година след влизането в сила на регламента да оцени възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценка и последователно докладване на данни за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията следва да приеме последващи мерки, включително, когато е целесъобразно, законодателни предложения.

Изменение 31

Предложение за регламент Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15а) Изключително тежките състави (ЕНС) са превозни средства с маса над стандартната и често с габарити над стандартните. Те имат по-висока енергийна ефективност и по-ниско относително потребление на гориво поради по-високия полезен товар в сравнение със средностатистическите камиони в ЕС. В настоящата формула за изчисляване, свързана с целите за CO₂ за тежкотоварните превозни средства, обаче това не е взето под внимание. За да бъде коригирано това и емисиите от изключително тежките състави да бъдат отразени по-реалистично, формулата за изчисляване следва да бъде съответно изменена.

Изменение 32

**Предложение за регламент
Съображение 15 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15б) След консултации със заинтересованите страни, най-късно една година след влизането в сила на регламента Комисията следва да представи предложение за регистрация на тежкотоварни превозни средства, които работят изключително с неутрални по отношение на CO₂ горива за целите на съответствието съгласно правото на ЕС и целта на Съюза за неутралност по отношение на климата.

Изменение 33

**Предложение за регламент
Съображение 15 в (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15в) Дори на настоящия етап неутралните по отношение на CO₂ горива, като например биогаз, биогорива или синтетични горива, могат да допринесат за значително намаляване на емисиите на CO₂ и за подобряване на качеството на въздуха и играят ключова роля в прехода. Същевременно те могат да са част от решението в бъдеще в случаите, в които използването на задвижван с електричество или водород камион е невъзможно или трудно.

Изменение 34

**Предложение за регламент
Съображение 15 г (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15z) Предвид факта, че значителна част от произвежданите в ЕС камиони се изнасят по целия свят и че този сектор е изложен на силна международна конкуренция, промишленото водещо място на европейските производители и доставчици, които работят с световен мащаб, трябва да се защити и укрепи чрез зачитане във възможно най-голяма степен на принципа на технологична неутралност, който е от съществено значение за гарантиране на капацитета за иновации и конкурентоспособността.

Изменение 35

**Предложение за регламент
Съображение 15 д (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15d) Настоящото законодателство играе ключова роля за предоставяне на конкурентно предимство на превозните средства с нулеви емисии спрямо превозните средства, работещи на изкопаеми горива, като постепенно се намаляват икономическите разлики между тях. Въпреки това подходяща подкрепа от други законодателни актове на ЕС и национално законодателство, както и финансови механизми и фондове са от ключово значение за намаляване на разходите и за постигане на търговска жизнеспособност на транспорта с нулеви емисии.

Изменение 36

**Предложение за регламент
Съображение 17**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(17) 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) 2019/1242. Поради това той следва да се премахне от 2030 г.

заличава се

Обосновка

Да остане ZLEV.

Изменение 37

Предложение за регламент Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18) В съответствие с изискванията на член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242 беше оценена възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да се насочат към специален фонд или съответна програма и бе направено заключението, че това би увеличило значително административната тежест и не би донесло пряка полза за автомобилния отрасъл при неговия преход. Следователно приходите от таксите за извънредно количество емисии следва да се запазят като приход в общия бюджет на Съюза в съответствие с член 8, параграф 4 от

(18) Приходите 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.

Изменение 38

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

За превозни средства, които не попадат в обхвата на законодателството за одобряване на типа за автомобилите, като например селскостопанските и горските трактори, превозните средства, **проектирани и** произведени за използване от въоръжените сили, и верижните превозни средства, емисиите на CO₂ не се определят и следователно тези превозни средства не трябва да отговарят на целите за CO₂, определени в настоящия регламент.

Изменение

За превозни средства, които не попадат в обхвата на законодателството за одобряване на типа за автомобилите, като например селскостопанските и горските трактори, превозните средства, произведени за използване от въоръжените сили **и силите за сигурност**, и верижните превозни средства, емисиите на CO₂ не се определят и следователно тези превозни средства не трябва да отговарят на целите за CO₂, определени в настоящия регламент.

Изменение 39

Предложение за регламент Съображение 21 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Специализираните превозни средства, като сметосъбиращи камиони, самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

Изменение

Специализираните превозни средства, като сметосъбиращи камиони, самосвали или бетоносмесители, следва да продължат да бъдат освободени от изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите. **От друга страна, специализираните превозни средства с нулеви и ниски емисии биха могли да се използват за целите на настоящия регламент и за целите на определянето на спазването от страна на даден производител на съответните му цели за специфични емисии на CO₂.**

Изменение 40

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23) *За целите на нововъведеното прехвърляне на превозни средства между производителите и за въвеждане на освобождаване за производителите, произвеждащи малък брой превозни средства, към Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да се добави определение на понятието „група свързани субекти“, като по същество се следва терминологията, използвана в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета²⁰ за лекотоварните превозни средства.*

заличава се

20Регламент (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 (ЕО) (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

Обосновка

Прилагането на предвидения в предложението механизъм за прехвърляне между дружества, отговарящи на критериите за „група свързани производители“, би създадо потенциални нарушения на пазара, тъй като от тази разпоредба биха имали полза само някои европейски производители. Освен това този метод би създад две потенциални господстващи положения на пазара.

Изменение 41

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

(24) За да се определят задълженията на отделните производители, целите за намаляване на емисиите на CO₂ от целия автомобилен парк от нови тежкотоварни превозни средства в Съюза следва да бъдат преобразувани в конкретни цели за намаляване на емисиите за подгрупите, които следва да бъдат определени въз основа на техническите характеристики на превозните средства, от които те са съставени.

Изменение

(24) За да се определят задълженията на отделните производители, целите за намаляване на емисиите на CO₂ от целия автомобилен парк от нови тежкотоварни превозни средства в Съюза следва да бъдат преобразувани в конкретни цели за намаляване на емисиите за подгрупите, които следва да бъдат определени въз основа на техническите характеристики на превозните средства, от които те са съставени, **но като се вземат предвид възможните закъснения на доставката и закъсняло пускане на пазара на някои групи превозни средства, засегнати от трудности с доставките на някои компоненти, и които са външни за производителите.**

Обосновка

На производителите не трябва да се търси отговорност, ако външни трудности с доставки (например на полупроводниците) забавят пускането на пазара на някои модели превозни средства и поради това повлияват на доставката на европейския парк на чисти тежкотоварни превозни средства.

Изменение 42

Предложение за регламент Съображение 27 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(27а) Автобусите с нисък вход, които са регистрирани само в клас II, са предназначени за междуградско движение и могат да бъдат ясно идентифицирани. Със своите междуградски профили на движение те следва да не са предмет на изискванията на мандата за превозните средства с нулеви емисии за градски автобуси. Вместо това превозните средства с нисък вход от

клас II следва да се третира като междуградски превозни средства с висок под и междуградски автобуси.

Обосновка

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Изменение 43

Предложение за регламент Съображение 28

Текст, предложен от Комисията

(28) Коефициентът за нулеви и ниски емисии следва да се прилага за периода за докладване за **2029 г.**, **тъй като след този период той вече не се смята за необходим като стимул за насърчаване** на навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии.

Изменение

(28) Коефициентът за нулеви и ниски емисии следва да се прилага за **последно** за периода за докладване за **2039 г.**, за да може да **продължи насърчаването** на навлизането на пазара на превозни средства с нулеви емисии **в сектора на тежкотоварните превозни средства.**

Обосновка

Навлизането на пазара на технологии с нулеви емисии в сектора на тежкотоварните превозни средства е несигурно и е тясно свързано с наличието на отключващи рамкови условия и приемане от страна на клиентите. В регламента следва да се запази известна гъвкавост с цел подпомагане на производителите на превозни средства да популяризират и продават нови превозни средства с нулеви емисии. Поради тези причини коефициентът ZLEV следва да бъде продължен за целия период на действие на настоящия регламент.

Изменение 44

Предложение за регламент Съображение 30

Текст, предложен от Комисията

(30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти.

Изменение

(30) Освен това, за да се засили разработването на нови технологии с нулеви емисии в специализираните малки и средни предприятия, следва също така да бъде възможно да се прехвърлят превозни средства с нулеви емисии между несвързани субекти, **както и да се прехвърлят съществуващи превозни средства, преоборудвани, така че да бъдат с нулеви емисии. Преоборудването на съществуващи превозни средства представлява отлична възможност за ускоряване на прехода към мобилност с нулеви емисии по ефективен от гледна точка на разходите и ресурсите начин.**

Изменение 45

Предложение за регламент Съображение 42 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(42а) Настоящият регламент има за цел да ускори прехода към въглеродно неутрална мобилност по технологично неутрален начин. В допълнение към усилията за увеличаване на наличието на превозни средства с нулеви емисии се въвежда механизъм, основаващ се на въглероден корекционен коефициент, за да се отчете надлежно приносът от използването на устойчиви транспортни горива от възобновяеми източници, включително биогорива, горива от биомаса, както и възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO), при оценката на

съответствието с намаляването на емисиите на CO₂ от новорегистрирани тежкотоварни превозни средства.

Изменение 46

Предложение за регламент Съображение 42 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(42б) За да се ускори преходът, се въвежда механизъм, основаващ се на въглероден корекционен коефициент, който отразява интензитета на CO₂ и дела на неутралните по отношение на CO₂ горива.

Изменение 47

Предложение за регламент Съображение 42 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(42в) Въвежда се ново определение на „неутрални по отношение на CO₂ горива“, за да се обхванат горивата от възобновяеми източници, както са определени в Директива 2018/2001, включително биогорива, биогаз, течни горива от биомаса, горива от биомаса и възобновяеми горива от небиологичен произход или рециклирани въглеродни горива.

Изменение 48

Предложение за регламент Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква а Регламент (ЕС) 2019/1242 Член 2 – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) N₁, които не влизат в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/631, N₂ и N₃;

Изменение

б) N₂ с технически допустима максимална маса с товар над 5 тона и N₃;

Изменение 49

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 2 – параграф 1 – буква ва (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) За целите на настоящия регламент това се прилага и спрямо специализираните превозни средства с нулеви и ниски емисии.

Изменение 50

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква в

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 2 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Определените в член 3а от настоящия регламент цели за емисиите на CO₂ не се прилагат спрямо групи превозни средства 11, 12 и 16 от категория N₃.

Изменение 51

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква и

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – точка 23 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

23а. „неутрални по отношение на CO₂ горива“ означава всички горива, където емисиите от горивото в употреба (е и) могат да се считат за нулеви нетни емисии, като по този начин тези горива не създават нетни емисии на парникови газове или въглероден отпечатък, а също така отговарят на принципа за технологична неутралност и на критериите за устойчивост по Директива 2018/2001 и свързаните делегирани актове. Тези горива включват биогорива, биогаз, течни горива от биомаса, горива от биомаса и възобновяеми горива от небиологичен произход или рециклирани въглеродни горива.

Изменение 52

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква и

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 – точка 23 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23б) „Въглероден корекционен коефициент (CCF)“ означава коефициент, с който се прилага корекция към емисиите на CO₂ в отработилите газове на превозни средства за оценка на съответствието, за да се отразят интензитетът на емисиите на парникови газове и делът на неутралните по отношение на CO₂ горива, както е определено в член 3, точка 23а от настоящия регламент.

Изменение 53

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/124
Член 3 б – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. За превозните средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, производителите се съобразяват с минималните дялове превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства, както е посочено в приложение I, точка 4.3. За новите градски автобуси дялът на превозните средства с нулеви емисии е **100 %**, считано от периода за докладване за 2030 г.;

Изменение

1. За превозните средства, посочени в точка 4.2 от приложение I, производителите се съобразяват с минималните дялове превозни средства с нулеви емисии в автомобилния си парк от нови тежкотоварни превозни средства, както е посочено в приложение I, точка 4.3. За новите градски автобуси дялът на превозните средства с нулеви емисии е **80 %**, считано от периода за докладване за 2030 г., **и постепенно достига 100 % в съответствие с развитието на пазара и отключващите условия**;

Изменение 54

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 а – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2030—2034 с **45 %**,

Изменение

б) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за годините 2030—2034 с **30 %**,

Изменение 55

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 3 а – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за

Изменение

в) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за

годините 2035 – 2039 с **65%**,

годините 2035—2039 с **50 %**,

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 а – параграф 1 – буква г

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за 2040 г. и след това с **90 %**,

г) за всички подгрупи превозни средства за периодите за докладване за 2040 г. и след това с **75 %**,

Изменение 57

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 3 в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3 в

заличава се

Обосновка

Съдържанието на член 3в е неясно от гледна точка на субектите, възлагащи обществени поръчки. Възлагането на обществени поръчки не следва да се усложнява допълнително в ситуация, в която публичните органи вече се стремят към екологичен преход. Предложените изисквания са неясни и непропорционални спрямо задачите и правомощията на субектите, възлагащи обществени поръчки. Органите в областта на обществения транспорт имат много ограничени възможности за оказване на влияние, например по отношение на надеждността на доставките или наличието на резервни части.

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 4 – параграф 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) данните, докладвани за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през предходния период за докладване; както и

Изменение

а) данните, докладвани за новите тежкотоварни превозни средства на производителя, регистрирани през предходния период за докладване, **включително специализираните превозни средства с нулеви и ниски емисии**; както и

Изменение 59

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 4 – параграф 1 – буква ба (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. в член 4, параграф 1 се добавя следната буква ба):

ба) прилагането на възлеродния корекционен коефициент (CCF), определен в съответствие с приложение I, параграф 7 (нов);

Изменение 60

Предложение за регламент

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

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5б. **Методика за регистрация на тежкотоварни превозни средства, които работят само на неутрални по отношение на CO₂ горива**

добавя се следният член 4а:

Член 4а

След консултации със заинтересованите лица, най-късно една година след влизането в сила на

регламента, Комисията разработва методика за регистрация на тежкотоварни превозни средства, които работят само с неутрални по отношение на CO₂ горива за целите на съответствието съгласно правото на ЕС и целта на Съюза за неутралност по отношение на климата.

Изменение 61

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 5 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване **до периода за докладване за 2029 г.** Комисията определя коефициента за нулеви и ниски емисии за всеки производител за предходния период за докладване.

Изменение

От 1 юли 2020 г. и за всеки следващ период за докладване Комисията определя коефициента за нулеви и ниски емисии за всеки производител за предходния период за докладване.

Изменение 62

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква в

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Коефициентът за нулеви и ниски емисии трябва да намалява средните специфични емисии на CO₂ на производителя най-много с **3** %. Приносът към този коефициент на превозните средства с нулеви емисии от категория N, различни от тези в подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, намалява средните специфични емисии на CO₂ на

Изменение

4. Коефициентът за нулеви и ниски емисии трябва да намалява средните специфични емисии на CO₂ на производителя най-много с **10** %. Приносът към този коефициент на превозните средства с нулеви емисии от категория N, различни от тези в подгрупите превозни средства 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, намалява средните специфични емисии на CO₂ на

производителя с най-много **1,5 %**.“;

производителя с най-много **3 %**.;

Изменение 63

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква г

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 7 – параграф 1 – алинея 4

Текст, предложен от Комисията

„Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване. **Всички останали дългове за емисии се прихващат в периода за докладване за 2029 г., 2034 г. и 2039 г.**;

Изменение

„Кредитите за емисии и дълговете за емисии, придобити през периодите за докладване за годините 2025 — 2039 г., ако е приложимо, се пренасят от един период за докладване към следващия период за докладване.

Изменение 64

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 11 – буква в

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 8 – параграф 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) ако през някой период за докладване **от 2025 г. до 2028 г., от 2030 г. до 2033 г., от 2035 г. до 2038 г.** сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е по-голяма от пределната стойност на дълговете за емисии, посочена в член 7, параграф 1, трета алинея;

Изменение

а) ако през някой период за докладване сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е по-голяма от пределната стойност на дълговете за емисии, посочена в член 7, параграф 1, трета алинея;

Изменение 65

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 11 – буква в

Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 8 – параграф 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) ако през период за докладване за 2029 г., 2034 г., 2039 г. и 2040 г. сумата на дълговете за емисии, намалена със сумата на кредитите за емисии, е положителна;

заличава се

Обосновка

Предвид изключително високото равнище на санкциите, предвидени в настоящия регламент, на производителите следва да се даде свободата да пренасят не само кредитите, но и дълговете, без да се налага задължително изчистване на дълговете в срок до пет години.

Изменение 66

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 16
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 13е (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Сумите от административните глоби се считат за приходи в **общия бюджет** на Съюза.

4. Сумите от административните глоби се считат за приходи в **специален бюджетен ред „Подкрепа за автомобилния сектор“** на Социалния фонд за климата.

Изменение 67

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 18
Регламент (ЕС) 2019/1242
Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

През **2028** г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент и ще представи доклад на Европейския парламент и

Най-късно през **2027** г. Комисията ще извърши преглед на резултатите и отражението на настоящия регламент и ще представи доклад на Европейския

Съвета с резултатите от прегледа.

парламент и Съвета с резултатите от прегледа.

Ако е необходимо, докладът се придружава от предложение за изменение на настоящия регламент. До 31 декември 2025 г. и всяка година след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно състоянието на отключващите условия за приемането на пазара в Съюза на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. В този доклад Комисията оценява по-специално, но не само, следните елементи:

- а) регистрации на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в държавите членки,*
- б) разгръщането в държавите членки на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво, подходяща за тежкотоварни превозни средства;*
- в) прилагането в държавите членки на такси за ползване на пътищата, диференцирани по емисии на CO₂;*
- г) равнището на средната цена на квотите съгласно новата схема за търговия с емисии, обхващаща автомобилния транспорт;*
- д) други мерки в подкрепа на навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии.*

Ако се установи, че едно или повече от отключващите условия, по-специално по букви б), в) или г), не са в съответствие с целите за производителите на превозни средства в членове 3а и 3б от настоящия регламент, целите се преразглеждат и таксите за извънредно количество емисии на CO₂ съгласно член 8 от настоящия регламент следва да не се прилагат.

Изменение 68

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 18

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 15 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Възможно най-рано, но не по-късно от 31 декември 2026 г. Комисията публикува доклад, в който се определя обща за Съюза методика за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от новите тежкотоварни 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, например законодателни предложения.

Изменение 69

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 17

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент];

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, **член 4а**, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент];

Изменение 70

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква а

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 17 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

„Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент].“;

Изменение

Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3б, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [до Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент].;

Комисията приема делегираните актове, посочени в буква 3б), параграф 2, не по-късно от 18 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Обосновка

Необходимо за предоставяне на сертификати при закупуването на градски автобуси

Изменение 71

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква б

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 17 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент

Изменение

Делегирането на правомощия, посочено в **член 4а**, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13д, параграф 4, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от

или от Съвета.;

Европейския парламент или от Съвета.;

Обосновка

На Комисията се възлага задачата да разработи методика за регистрация на тежкотоварни превозни средства, които работят на неутрални по отношение на CO₂ горива, от съображения, свързани със спазването на изискванията.

Изменение 72

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 19 – буква в

Регламент (ЕС) 2019/1242

Член 17 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

в) в параграф 6) текстът „член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1“ се заменя със следното: „Член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1“;

Изменение

в) в параграф 6) текстът „член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея и член 14, параграф 1“ се заменя със следното: „**Член 4а**, член 11, параграф 2, член 13, параграф 4, втора алинея, член 13в, параграф 3, член 13г, параграф 2, член 13е, параграф 2 и член 14, параграф 1“;

Изменение 73

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1 – подточка 1.1.2 – таблица

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
Група превозни средства съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400	Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD

32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Изменение</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD

34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Обосновка

Целта на настоящото изменение е да се коригира печатна грешка. Групата превозни средства 35c в приложение I към Регламент (ЕС) 2017/2400 би била погрешно приписана на две различни подгрупи – 35-FE и 39 FE, в настоящия регламент. Вместо това групата превозни средства 39c следва да бъде приписана само в подгрупа превозни средства 39-FE.

Изменение 74

Предложение за регламент

Приложение I – точка 1 – подточка 1.2

Текст, предложен от Комисията

Категория на превозното средство	Конфигурация на шасито	Критерии за специализирани превозни средства
N	Несъчленен	Една от следните стойности, изброени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, се използва за допълване на кода на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Максимална скорост, непревишаваща 79 km/h
	Влекач	

Изменение

Категория на превозното средство	Конфигурация на шасито	Критерии за специализирани превозни средства
N	Несъчленен	Една от следните стойности, изброени в допълнение 2 към приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, се използва за допълване на кода на каросерията, посочен във вписване 38 от сертификата за съответствие: 09, 10, 15, 16, 17 , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

Обосновка

Следва да се добави код на каросерията „17 Превозно средство за дървен материал“ съгласно Регламент (ЕС) № 678/2011, за да се изпълни изискването, посочено в съображение 21, където превозните средства в горското стопанство са посочени сред превозните средства, които следва да бъдат освободени от задължението за изпълнение на целите за CO₂.

Съображение (21): Тъй като за някои групи превозни средства, чийто тип е одобрен, емисиите на CO₂ все още не се определят по технически причини, тези превозни средства няма нужда да отговарят на целите за CO₂, определени с настоящия регламент. Такива са например превозни средства със специално предназначение, например автокранове, превозни средства с хидравлично многофункционално оборудване или превозни средства за извънгабаритни товари, превозни средства с повишена проходимост, като някои превозни средства, използвани за миннодобивни, горски и селскостопански цели.

Изменение 75

Предложение за регламент
Приложение I – точка 2 – подточка 2.1.
Регламент (ЕС) 2019/1242
Приложение I – точка 2

Текст, предложен от Комисията

1. Изчисляване на специфичните емисии на CO₂ от ново тежкотоварно превозно средство

Специфичните емисии в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , разпределено в подгрупа sg , или от нейното първично превозно средство, се изчисляват по следната формула:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

където

\sum_{mp} е сумата за всички профили на движението mp , посочени в таблица 2;

sg е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство v , съгласно раздел 1 от настоящото приложение;

$W_{sg,mp}$ е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението mp , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;

$CO2p_{v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km на първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство v , определени за съответния профил на движението mp , докладвани в съответствие с членове 13а и 13б;

За превозни средства с нулеви емисии стойностите на $CO2_{v,mp}$ и $CO2p_{v,mp}$ се приравняват на 0.

Изменение

2.1. Изчисляване на специфичните емисии на CO₂ от ново тежкотоварно превозно средство

Специфичните емисии в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v , разпределено в подгрупа sg , или от нейното първично превозно средство, се изчисляват по следната формула:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

където

\sum_{mp} е сумата за всички профили на движението mp, посочени в таблица 2;

sg е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство v, съгласно раздел I от настоящото приложение;

$W_{sg,mp}$ е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km от ново тежкотоварно превозно средство v, определени за съответния профил на движението mp, докладвани в съответствие с членове 13а и 13б и нормализирани в съответствие с приложение III;

$CO2p_{v,mp}$ са емисиите на CO₂ в g/km на първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство v, определени за съответния профил на движението mp, докладвани в съответствие с членове 13а и 13б;

CCF_i е въглеродният корекционен коефициент за горивото или сместа от горива в употреба i, както е определен в член 3, точка 25 и изчислен съгласно параграф 7 от настоящото приложение.

За превозни средства с нулеви емисии стойностите на $CO2_{v,mp}$ и $CO2p_{v,mp}$ се приравняват на 0.

Изменение 76

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 1.1.2

Текст, предложен от Комисията											
Подгрупа превозни средства (sg)*	Профил на движение (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0

<i>Изменение</i>											
Подгрупа превозни средства (sg)*	Профил на движение (<i>tr</i>)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Обосновка

Тегловните коефициенти за профила на движение (W_{sg} , tr) на групи 53 (камиони със средна товароподемност от тип кабина) и 54 (камиони със средна товароподемност от тип ван) са променени, за да се отрази по-добре типичната употреба на тези превозни средства. Теренните данни показват, че в действителност профилите на регионална дистрибуция имат по-висок дял в сравнение с времето, което тези превозни средства прекарват в цикли за градска дистрибуция.

Изменение 77

Предложение за регламент Приложение I – точка 2 – подточка 2.2

Текст, предложен от Комисията

където
 Σ_v е сумата за всички нови
тежкотоварни
превозни средства
на производителя в
подгрупа sg , за
които се прилагат
разпоредбите на
член 7б;
 CO_{2v} са специфичните
емисии на CO_2 от
новото
тежкотоварно
превозно средство
 v , определени

Изменение

където
 Σ_v е сумата за всички
нови тежкотоварни
превозни средства
на производителя в
подгрупа sg ,
включително
специализирани
превозни средства
с нулеви и ниски
емисии, за които се
прилагат
разпоредбите на
член 7б;
 CO_{2v} са специфичните

$CO2p_v$	съгласно точка 2.1; са специфичните емисии на CO_2 от първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство v , определени съгласно точка 2.1;	$CO2p_v$	емисии на CO_2 от новото тежкотоварно превозно средство v , определени съгласно точка 2.1;
V_{sg}	е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупа sg ;	V_{sg}	са специфичните емисии на CO_2 от първичното превозно средство на новото тежкотоварно превозно средство v , определени съгласно точка 2.1;
Vp_{vsg}	броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO_2 от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO_2 по точка 2.2.3.;	V_{sg}	е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, включително специализирани превозни средства с нулеви и ниски емисии , в подгрупа sg ;
PL_{sg}	е средният полезен товар на превозните средства в подгрупа sg , определен в точка 2.5.	Vp_{vsg}	броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупата sg , който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO_2 от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO_2 по точка 2.2.3.;
PN_{sg}	е средният брой пътници в превозните средства в подгрупа sg , определен в точка 2.5.	PL_{sg}	е средният полезен товар на превозните средства в подгрупа sg , определен в точка 2.5.

PN_{sg} е средният брой пътници в превозните средства в подгрупа sg, определен в точка 2.5.

Обосновка

Специализираните превозни средства следва да продължат да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент. От друга страна, обхватът на настоящия регламент следва да се разшири, така че специализираните превозни средства с нулеви емисии да бъдат отчетени в показателите за специфични емисии на CO₂ на производителя по време на периода за докладване.

Изменение 78

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.2 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2.3.2 Периоди за докладване от 2025 *до*
2029 г.
[...]

2.3.2 Периоди за докладване от 2025 г.
нататък
[...]

Обосновка

Следва да се отбележи, че навлизането на пазара на технологии с нулеви емисии в сектора на тежкотоварните превозни средства все още е несигурно предвид наличието на отключващи условия и приемането от страна на клиентите. В регламента следва да се запази известна гъвкавост, за да се помогне на производителите на превозни средства да продават нови превозни средства с нулеви емисии. Поради тези причини коефициентът за нулеви и ниски емисии следва да бъде продължен за цялото време на действие на регламента, а максималният принос на този коефициент следва да се повиши.

Изменение 79

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.3 – подточка 2.3.3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2.3.3 Периоди за докладване за
годините след 2030 г.

заличава се

ZLEV = 1

Изменение 80

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.4

Текст, предложен от Комисията

[...]

където

$V_{zev_{sg}}$ е броят на новите тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя в подгрупа sg;

$V_{pv_{sg}}$ броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупа sg, който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO₂ от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ по точка 2.2.;

V_{sg} е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя в подгрупа sg;

V е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя

Изменение

[...]

където

$V_{zev_{sg}}$ е броят на новите тежкотоварни превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя в подгрупа sg;

$V_{pv_{sg}}$ броят на новите тежкотоварни превозни средства в подгрупа sg, който съгласно член 7б се отчита заедно с емисиите на CO₂ от техните първични превозни средства при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ по точка 2.2.;

V_{sg} е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, **включително специализирани превозни средства с нулеви и ниски емисии**, в подгрупа sg;

V е броят на новите тежкотоварни превозни средства на производителя, **включително специализирани превозни средства с нулеви и ниски емисии**;

Обосновка

Специализираните превозни средства следва да продължат да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент. Когато обаче става дума за технологии с нулеви

емисии, тези превозни средства ще бъдат първите, които ще бъдат пуснати на пазара (например за събиране на битовите отпадъци). За тази цел обхватът на регламента следва да се разшири, така че специализираните превозни средства с нулеви емисии да могат да бъдат отчетени в показателите за специфични емисии на CO₂ на даден производител в конкретния период за докладване.

Изменение 81

Предложение за регламент

Приложение I – точка 2 – подточка 2.7

Текст, предложен от Комисията

2.7. Средни специфични емисии на CO₂ на производителите, посочени в член 4

За всеки производител се изчисляват следните средни специфични емисии на CO₂:

2.7.1. За периодите за докладване от 2019 г. до 2029 г.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. За периодите за докладване, считано от 2025 г.:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg} rCO2$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

където

\sum_{sg} е сумата, която е съставена за подгрупите, включени в изчисляването на конкретните средни специфични емисии на CO₂ съгласно точка 4.2; ZLEV (превозни средства с нулеви и ниски емисии);

ZLEV (превозни средства с нулеви и ниски емисии) се определя съгласно посоченото в точка 2.3;

$share_{sg}$ се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

zev_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

pv_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

MPW_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.6;

$avgCO2_{sg}$ се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;

$avgCO2p_{sg}$ се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;

$rCO2_{sg}$ е съгласно определеното в точка 3.1.2.

Изменение

Средни специфични емисии на CO₂ на производителите, посочени в член 4

За всеки производител се изчисляват следните средни специфични емисии на CO₂:

2.7.1. За периодите за докладване от 2019 г. до 2029 г.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. За периодите за докладване, считано от 2025 г.:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg} \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

където

\sum_{sg} е сумата, която е съставена за подгрупите, включени в изчисляването на конкретните средни специфични емисии на CO₂ съгласно точка 4.2;

ZLEV (превозни средства с нулеви и ниски емисии) се определя съгласно посоченото в точка 2.3;

share_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

zev_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

pv_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

MPW_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.6;

avgCO2_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;

avgCO2p_{sg} се определя съгласно посоченото в точка 2.2.;

rCO2_{sg} е съгласно определеното в точка 3.1.2.

share_{sgEHC} е дялът в подгрупа *sg* на новите тежкотоварни превозни средства от категория *N3* на производителя, на които е разрешено да бъдат използвани в ЕНС (изключително тежък състав);

α_{sg} е компенсационният коефициент за коригиране на ефекта на по-високия полезен товар на ЕНС (изключително тежкия състав) върху камионите на производителя, в зависимост от средната максимално допустима маса за въвеждане в експлоатация на състав от превозни средства, като се използва претеглената стойност на резултата от следните формули:

$$EHC \quad \alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVWsg comb 8x4 - 30) / 100, \text{ за камиони } 8x4 \text{ в}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVWsg comb other + 19) / 100, \text{ за други камиони в ЕНС}$$

avgGVW_{sg comb}

е специфичната за производителя средна стойност в държавата на регистрацията за максимално допустимата маса за въвеждане в експлоатация на състав от превозни средства (в тонове) за въпросните камиони в ЕНС (изключително тежки състави) в подгрупата sg, когато е изпълнено следното условие:

За целите на изчисляването на емисиите на CO₂, камион, който попада в обхвата на настоящия регламент, се счита за част от ЕНС (изключително тежък състав), ако е от категория N3 и максимално допустимата маса за въвеждане в експлоатация на състав от превозни средства в държавата на регистрацията е над 60 тона и е докладвана в съответствие с приложение IV, част А, буква с).

Изменение 82

Предложение за регламент

Приложение I – точка 3 – подточка 3.2 – таблица

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
Референтни периоди, приложими за подгрупите	
Следните периоди за докладване се прилагат като референтни периоди за подгрупите превозни средства:	
Подгрупа превозни средства sg	Период за докладване за годината, приложима като референтен период
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019 г.
Всички останали	2025 г.
<i>Изменение</i>	
Референтни периоди, приложими за подгрупите	
Следните периоди за докладване се прилагат като референтни периоди за подгрупите превозни средства:	
Подгрупа превозни средства sg	Период за докладване за годината, приложима като референтен период
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019 г.
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020 г.</i>

Изменение 83**Предложение за регламент****Приложение I – точка 4 – подточка 4.2***Текст, предложен от Комисията*

4.2 Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ и на целите за специфични емисии на производителите

Следните подгрупи *sg* се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO₂ — CO₂(X), на целите за специфични емисии T(X) и на траекториите на емисиите на CO₂ ET(X)_Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г)	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Изменение

4.2 Подгрупи на превозните средства, включени в изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ и на целите за специфични емисии на производителите

Следните подгрупи *sg* се включват в изчисляването на специфичните емисии на CO₂ — CO₂(X), на целите за специфични емисии T(X) и на траекториите на емисиите на CO₂ ET(X)_Y.

х е 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
подгрупи на превозните средства, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ съгласно член 3а, параграф 1, буква а)	подгрупи превозни средства за превоз на товари, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г) и параграф 3	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за емисии на CO ₂ в съответствие с целите за емисии по член 3а, параграф 1, букви б), в), г)	подгрупи превозни средства за превоз на пътници, за които се прилагат целите за превозни средства с нулеви емисии съгласно член 3б
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Всички подгрупи превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Обосновка

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO₂ reduction targets (“MCO₂”). The impact in terms of CO₂ emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced

passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Изменение 84

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.3.1 – таблица

Текст, предложен от Комисията

Цели за намаляване на емисиите на CO ₂ rf_{sg} и rfp_{sg}					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		2025—2029 г.	2030—2034 г.	2035—2039 г.	Считано от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Тежкотоварни камиони > 16 t със специална конфигурации на осите	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Междуградски и други неградски автобуси (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Първични превозни средства на междуградските автобуси (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Ремаркета		0	7,5%	7,5%	7,5%
Полуремаркета		0	15%	15%	15%

Изменение

Цели за намаляване на емисиите на CO ₂ rf_{sg} и rfp_{sg}					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		2025—2029 г.	2030—2034 г.	2035—2039 г.	Считано от 2040 г.
Камиони със средна товароподемност	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Тежкотоварни камиони > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Тежкотоварни камиони > 16 t с конфигурации на осите 4x2 и 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %
Тежкотоварни камиони > 16 t със специална конфигурации на осите	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
Междуградски автобуси (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Първични превозни средства на междуградските автобуси (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Ремаркета		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Полуремаркета		0	15 %	15 %	15 %

Обосновка

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together

with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Изменение 85

Предложение за регламент

Приложение I – точка 4 – подточка 4.3.2 – таблица

<i>Текст, предложен от Комисията</i>					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии zevM _{sg}					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		преди 2030 г.	2030—2034 г.	2035—2039 г.	Считано от 2040 г.
Градски тежки автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Изменение</i>					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии zevM _{sg}					
Подгрупи sg		Период за докладване за годините			
		преди 2030 г.	2030—2034 г.	2035—2039 г.	Считано от 2040 г.
Градски тежки автобуси	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80 %	100%	100%

Обосновка

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Изменение 86

Предложение за регламент

Приложение I – точка 7 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ВЪГЛЕРОДНИЯ КОРЕКЦИОНЕН КОЕФИЦИЕНТ (CCF)

За всяко гориво или смесица от горива i CCF се изчислява по следния метод:

7.1. За неутрални по отношение на CO₂ горива, както са определени в член 3, точка 25 и използвани в съответствие с член 4а, $CCF_i = 1$;

7.2. За горива, различни от неутрални по отношение на CO₂ горива, $CCF_i = 0$;

7.3. За смеси от неутрални по отношение на CO₂ горива и горива, различни от неутрални по отношение на CO₂ горива, CCF се изчислява по следната формула:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

където:

CCF_i е въглеродният корекционен коефициент за конкретна смес от

**конвенционално и
неутрално по отношение на CO₂ гориво i**

SHARES_{n,i} процент на горивото от възобновяеми източници i, докладван в базата данни Shares, позоваващ се на последния наличен период за докладване n и изчислен като среден дял за всички държави – членки на ЕС.

SHARES_{n-1,i} процент на горивото от възобновяеми източници i, докладван в базата данни Shares, позоваващ се на предпоследния наличен период за докладване n и изчислен като среден дял за всички държави – членки на ЕС.

Базата данни Shares е достъпна на адрес:
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Обосновка

С регламента следва да се въведе надежден и прозрачен въглероден корекционен коефициент за нулево въглеродни и нисковъглеродни горива. Това не би променило цялостния подход на регламента, но би спомогнало за преодоляване на недостатъците на подход, основаващ се единствено на отработилите газове, и за признаване на действителния отпечатък на парниковите газове от превозните средства и използваните от тях горива.

Изменение 87

Предложение за регламент Приложение III – точка 1 – параграф 2 – алинея 9

Текст, предложен от Комисията

са емисиите на CO₂ в g/km на **първичното превозно средство на** новото тежкотоварно превозно средство v, определени за профила на движение tr, докладвани в съответствие с членове 13а и 13б.

Изменение

са емисиите на CO₂ в g/km на новото тежкотоварно превозно средство v, определени за профила на движение tr, докладвани в съответствие с членове 13а и 13б.

Обосновка

Това изменение коригира печатна грешка: определението на reportCO2_v_tr в приложение III следва да се позовава само на напълно комплектованото превозно средство. Емисиите на CO₂ от първичните превозни средства не се коригират спрямо броя на пътниците, тъй като всички първични превозни средства от дадена подгрупа

са симулирани с едни и същи бройки пътници. Това е видно и от определението на CO₂p_v_tr в приложение I, точка 2.1, което не се позовава на приложение III за коригиране.

Изменение 88

Предложение за регламент

Приложение IV – част А – буква р а (нова)

Регламент (ЕС) 2019/1242

Приложение IV – точка 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ра) максимална маса за камион от категория N3 в ЕНС (изключително тежък състав), посочена в приложение I, точка 2.7.2. в държавата на регистрация на камиона, когато камионът е свързан с едно или повече полуремаркета/ремаркета с теглич;

ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956
Позовавания	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Воеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 29.3.2023
Дадено становище Дата на обявяване в заседание	TRAN 29.3.2023
Докладчик по становище Дата на назначаване	Andris Ameriks 19.4.2023
Разглеждане в комисия	24.5.2023
Дата на приемане	19.9.2023
Резултат от окончателното гласуване	+: 29 –: 11 0: 3
Членове, присъствали на окончателното гласуване	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Пълни заглавия	Изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване, и отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956			
Позовавания	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Дата на представяне на ЕП	15.2.2023			
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 29.3.2023			
Подпомагащи комисии Дата на обявяване в заседание	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Недадено становище Дата на решението	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Докладчици Дата на назначаване	Bas Eickhout 1.10.2023			
Заместени докладчици	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Разглеждане в комисия	26.4.2023	26.6.2023		
Дата на приемане	24.10.2023			
Резултат от окончателното гласуване	+: –: 0:	48 36 1		
Членове, присъствали на окончателното гласуване	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Helène Fritzson, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylys, Marina Measure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rookan			

гласуване	
Дата на внасяне	30.10.2023

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsik, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Heléne Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“