



2023/0042(COD)

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

PA_Legam

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 допринася 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, обществено 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

PE749.317v02-00

Изменение

(4) С Регламент(ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ Съюзът включи в

4/41

AD\1287693BG.docx

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.

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 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).

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 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.
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

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

(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.

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)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(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

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.

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. ***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 депа, 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

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.

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 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 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. делът 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

(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 промишления**

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.**

Изменение

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 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 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 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

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,

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.

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 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

Специализираните превозни средства, като 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

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**

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 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

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.

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 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

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

(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

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

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.;

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, 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 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, 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

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 в съответствие с приложимото международно право.

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 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) 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 небιологичен 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 въглеродния 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 б – 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 по-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

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 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

В доклада следва да се направи оценка на възможността за включване в обхвата на камионите от категория

№3 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
перезглеждания 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)**

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
<i>Изменение</i>	
<p>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 (ЕО) № 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:</p>	
<i>Характеристики на превозното средство</i>	<i>Подгрупа превозни средства (sg), определена за целите на настоящия регламент</i>
Категория N; TPMLM* ≤ 5 t	53

Изменение 37

Предложение за регламент Приложение I – точка 1.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>		
<p>1.2. Специализираните превозни средства се определят въз основа на следните критерии:</p>		
Категория на превозното средство	Конфигурация на шасито	Критерии за специализирани превозни средства
N	Несъчленен	<p>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:</p> <p>09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31</p>
	Влекач	<p>Максимална скорост, непревишаваща 79 km/h</p>

<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	
Специфичните емисии в g/km от ново тежкотоварно превозно средство <i>v</i> , разпределено в подгрупа <i>sg</i> , 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 <i>mp</i> , посочени в таблица 2;
<i>sg</i>	е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно

	<p>превозно средство v, съгласно раздел 1 от настоящото приложение;</p>
$W_{sg,mp}$	<p>е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;</p>
$CO2_{v,mp}$	<p>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;</p>
$CO2p_{v,mp}$	<p>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;</p>
<p>За превозни средства с нулеви емисии стойностите на $CO2_{v,mp}$ и $CO2p_{v,mp}$ се приравняват на 0.</p>	
<p><i>Изменение</i></p>	
<p>2.1. Изчисляване на специфичните емисии на CO_2 от ново тежкотоварно превозно средство</p>	
<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>	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
където	
\sum_{mp}	<p>е сумата за всички профили на движението mp, посочени в таблица 2;</p>
sg	<p>е подгрупата, в която е разпределено новото тежкотоварно превозно средство v, съгласно раздел 1 от настоящото приложение;</p>
$W_{sg,mp}$	<p>е тегловният коефициент за профила на движение, посочен в точки 2.1.1 — 2.1.3;</p>

$CO2_{v,mp}$	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;
CCF_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.

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.

Текст, предложен от Комисията

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;

$ZLEV$

се определя съгласно посоченото в точка 2.3.;

$share_{sg}$

се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

$z_{ev,sg}$	се определя съгласно посоченото в точка 2.4;
$p_{v,sg}$	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

2.7.2. За периодите за докладване след 2025 г.:

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

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

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - z_{ev,sg}) \times rCO2_{sg}$$

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

където

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

$ZLEV$ се определя съгласно посоченото в точка 2.3.;

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

$z_{ev,sg}$ се определя съгласно посоченото в точка 2.4;

$p_{v,sg}$ 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, за които е разрешено да бъдат използвани в изключително тежки състави;

α_{sg} 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 CO_2 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 A, 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, 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-	Всички подгрупи	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF,

LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	превозни средства, посочени в точки 1.1.1 и 1.1.3.	34-C3, 34-DD,	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

<i>Текст, предложен от Комисията</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 CO₂ rf_{sg} и gfp_{sg} :

Цели за намаляване на емисиите на CO₂ 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%

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 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 и други неградски автобуси (rf_{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 неградски автобуси (rfp_{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Ремаркета	421 , 421v , 422 , 422v , 423 , 431 , 431v , 432 , 432v , 433	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %

	611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633				
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 <i>sg</i> за различните периоди за докладване:					
Мандати за превозните средства с нулеви емисии $zevM_{sg}$					
Подгрупи <i>sg</i>	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, $CCF_i = 1$.</i></p> <p><i>За конвенционалните и изкопаемите горива $CCF_i = 0$.</i></p> <p><i>За смесите от конвенционални горива и горива, допустими за прилагането на CCF, CCF се изчислява по следната формула:</i></p> $CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$ <p><i>където:</i></p>

CCFi 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.

SHARESn,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.

SHARESn - 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.

SHARESn - 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 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)
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“