



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 11.7.2012 г.
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства до 2020 г.

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• **Общ контекст**

ЕС официално декларира целта си глобалното изменение на климата да се ограничи до повишаване на температурата с 2°C спрямо температурните равнища преди началото на индустриализацията. За постигането на тази цел световните емисии трябва да достигнат най-високото си равнище през 2020 г. и да намалеят най-малко с 50 % в световен мащаб до 2050 г. в сравнение с количествата през 1990 г. Европейският съвет отново потвърди целта на ЕС за намаляване на емисиите с 80 — 95 % до 2050 г. в сравнение с 1990 г. като част от необходимите намаления, които трябва да предприеме групата на развитите държави.

При сегашната политика емисиите на парникови газове („ПГ“) ще намалеят само с около 40 % до 2050 г. В представената от Комисията *„Пътна карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност“*¹ се посочва по какъв начин целта за намаляване на вътрешните емисии с 80 % до 2050 г. да бъде осъществена икономически най-ефективно. От пътната карта става ясно, че всички икономически отрасли трябва да допринесат за това, а в зависимост от различните сценарии емисиите, чийто източник е транспортът, трябва до 2030 г. да бъдат от порядъка на +20 — -9 % в сравнение с количествата от 1990 г., след което да намалеят с 54 — 67 % до 2050 г.²

Въпреки че емисиите от другите отрасли като цяло намаляват, автомобилният транспорт е един от малкото отрасли, в които емисиите рязко са се увеличили: за периода от 1990 до 2008 г. емисиите от автомобилния транспорт са се увеличили с 26 %. През 2008 г. на автомобилния транспорт се падат около 70 % от емисиите на CO₂, чийто източник е транспортът³. Това превръща автомобилния транспорт във втория най-голям източник на емисии на парникови газове в ЕС, на който се дължи и една пета от общото количество емисии на CO₂ в ЕС.

През март 2011 г. Комисията прие *„Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“*. С нея се определя стратегия за развитие на транспорта, чиято цел е до 2050 г. да се постигне 60-процентно намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта.

• **Регламентът**

С Регламент (ЕС) № 510/2011 се определя рамка за намаляване на емисиите на CO₂ от новия микробусен парк до 2020 г. В регламента се предвиждат два етапа. За първия период до 2017 г. са определени условията за постигане на съответствие с целите. За втория период до 2020 г. целта не може да влезе в сила, без да бъдат изпълнени необходимите условия, които следва да се определят въз основа на извършен преглед.

¹ COM/2011/0112 окончателен.

² С изключение на емисиите от международния морски транспорт.

³ „Транспортът на ЕС в цифри — 2011 г.“, Европейска комисия.

От Комисията се изисква да потвърди, че целта за 2020 г. по отношение на микробусите е осъществима. Тази цел е определена в рамките на процедурата за съвместно вземане на решение и не подлежи на обсъждане при прегледа.

Ако условията не бъдат определени или не бъдат изпълнени, това ще предизвика неблагоприятни последици за производителите на превозни средства и за доставчиците на части, които трябва да имат сигурност относно технологията и превозните средства, необходими за постигането на целта.

Под „условия“ се разбират аспекти на изпълнението, които оказват влияние върху това как се постигат целите по отношение на емисиите. Основните условия в сегашния регламент са кривата на граничните стойности, която се определя от показателя за полезност, и функцията, описваща връзката между показателя за полезност и емисиите на CO₂ (определяне на формата и наклона). Други условия включват схемата за такси за извънредно количество емисии, екологични иновации, дерогации, обединяване на производителите в групи, постепенно въвеждане на целите и предоставяне на облекчения за ограничен период от време.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Консултации със заинтересованите страни

- *Външни експертни становища*

Външното проучване⁴ „Съдействие за преразглеждане на Регламент (ЕС) 510/2011 относно емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства“⁵ подаде основния анализ, залегал в основата на настоящото предложение. В него се прави оценка на различни условия и свързаните с тях разходи. При оценката на комплексното въздействие на целта за 2020 г. е използван моделът PRIMES-TREMOVE.

- *Консултация със заинтересованите страни*

Проведени бяха официални консултации със заинтересованите страни чрез онлайн въпросник и специално организирана среща. Получената информация от заинтересованите страни беше взета предвид при оценката на възможните различни варианти за регулиране на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ЛПС).

— *Обществена консултация*

През есента на 2011 г. беше проведена обществена консултация онлайн. Като цяло в отговорите личи ясно послание: регламентирането на емисиите от ЛПС е важна мярка, която следва да се предприеме в съответствие с дългосрочните цели по отношение на парниковите газове, да се основава на средната стойност на емисиите от нови превозни средства и да бъде неутрална в технологично отношение. Становищата значително се разминават по въпроса дали сега действащото законодателство работи добре. Изглежда, това се дължи основно на факта, че според мнозина сега действащото законодателство

⁴ По рамков договор ENV.C.3/FRA/2009/0043 относно емисиите от превозните средства.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

не е достатъчно строго. Налице е силна подкрепа за определянето на цели за периода след 2020 г. независимо от евентуалното предприемане на други мерки. Резултатите от обществената консултация са публикувани в обобщен вид⁶.

– Среща на заинтересованите страни

На 6 декември 2011 г. бе проведена среща на заинтересованите страни. Представени бяха предварителните заключения от проучването, като бяха публикувани изложенията от срещата и резюме на дискусиите⁷. Участниците не изразиха несъгласие по същество с представения анализ; представителите на НПО застъпиха довода, че тъй като разходите са по-ниски от предварителните очаквания, а емисиите — значително по-ниски от предвиденото, трябва да бъдат заложили по-строги цели.

Оценка на въздействието

Изготвена бе обща оценка на въздействието, върху която се опират настоящото предложение и аналогично предложение за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009. При определянето на вариантите на политиката е възприет широк подход, отчитащ въпроси, свързани със законовата уредба и практическото прилагане, както и проблемите, залегнали в проучванията за анализ на възможните подходи за подобряване на ефективността на законодателството. Анализирани бяха следните аспекти:

- а) вариант, при който не се предприемат никакви мерки;
- б) потвърждаване на осъществимостта на целта за 2020 г. за микробусите;
- в) условия за постигане на целта по отношение на микробусите;
- г) опростяване и намаляване на административната тежест;
- д) приспособяване към новия цикъл на изпитване;
- е) форма и вискателност на законодателството за периода след 2020 г.

Въз основа на анализа на икономическите, екологичните и социалните последици на различните условия при оценката на въздействието бяха направени следните изводи:

- Потвърждава се, че целта от 147g/km за 2020 г. за микробусите е осъществима с по-ниски разходи.
- Показателят за полезност следва да продължи да бъде масата; кривата на граничните стойности следва да продължи да бъде линейна, като наклонът на кривата следва да се определи на 100 %.
- Таксите за извънредно количество емисии следва да се запазят в размер на 95 EUR за g/km на превозно средство.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

- Процедурата за предоставяне на дерогации следва да бъде опростена чрез въвеждането на изключение „*de-minimis*“ за най-малките производители, с което те да бъдат освободени от задължението да определят цел за намаляване на емисиите на CO₂. Освен това следва да се осигури възможност за по-голяма гъвкавост по отношение на датата, от която се прилагат дерогациите за малък обем на производство.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

ЕС вече предприе действия в тази област с Регламент (ЕС) № 510/2011, който стъпва върху разпоредбите на главата в Договора, посветена на околната среда. Единният пазар също е основание да се предприемат действия на равнището на ЕС, а не на равнището на държавите членки, с цел да се осигурят общи изисквания навсякъде в ЕС, като по този начин се сведат до минимум разходите на производителите.

Приемането на предложението няма да доведе до отмяна на съществуващо законодателство.

Обобщение на предлаганите мерки

С настоящото предложение се потвърждава осъществимостта на целта през 2020 г. да бъде постигната средна стойност на емисиите от 147 g CO₂/km за новите леки търговски превозни средства. Предлага се да бъдат определени следните условия за постигане на целта:

- Показателят за полезност продължава да бъде масата на превозното средство в готовност за движение.
- Кривата на граничните стойности остава линейна, като наклонът на кривата се определя на 100 % спрямо използвания за база парк.
- Производители, които отговарят за по-малко от 500 регистрации на нови леки търговски превозни средства годишно, се освобождават от задължението да изпълнят целта си за специфични емисии.
- Осигурява се възможност за по-голяма гъвкавост по отношение на сроковете за вземане на решения за предоставяне на дерогации за малък обем на производство.
- Екологичните иновации се запазват, ако се използва ревизирана процедура за изпитване.
- Таксите за извънредно количество емисии се запазват в размер на 95 EUR за g/km на превозно средство.

Тъй като за промишлеността е от полза да разполага с ориентировъчни насоки за регулаторния режим, който ще се прилага след 2020 г., в предложението се предвижда да се извърши допълнителен преглед не по-късно от 31 декември 2014 г.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не изисква допълнителни финансови средства.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ

- Клауза за преглед/преразглеждане/изтичане на срока на действие

Предложението включва клауза за преразглеждане.

- Европейско икономическо пространство

Предложеният акт е от значение за ЕИП и поради това следва да обхваща Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства до 2020 г.

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁸,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁹,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Съгласно член 13, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства¹⁰ от Комисията се изисква да извърши преглед на условията за постигане на целта от 147g/km до 2020 г., при условие че осъществимостта ѝ бъде потвърдена, включително по отношение на формулите в приложение I и дерогациите по член 11. Предложението за изменение на регламента следва да бъде формулирано по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и допринася за социалната справедливост и устойчивостта.
- (2) Целесъобразно е да се уточни, че за целите на проверката на съответствието спрямо целта от 147 g CO₂/km емисиите на CO₂ следва да продължат да се измерват в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския

⁸ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁰ ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1.

парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства¹¹, както и в съответствие с мерките за прилагането му и иновативните технологии.

- (3) Съгласно техническия анализ в направената оценка на въздействието технологиите за изпълнение на целта от 147 g CO₂/km са налице и необходимото намаление на емисиите може да бъде постигнато с по-ниски разходи в сравнение с прогнозите при предходния анализ, извършен преди приемането на Регламент (ЕС) № 510/2011. Освен това разликата между целта и средните стойности на специфичните емисии на CO₂ от новите леки търговски превозни средства към момента също е намаляла. Вследствие на гореизложеното се потвърждава осъществимостта на целта от 147 g CO₂/km до 2020 г.
- (4) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители поради необходимостта да постигнат съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, както и голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните ползи по отношение на избегнатите количества CO₂ от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от 500 нови леки търговски превозни средства годишно.
- (5) Процедурата за предоставяне на дерогации на малките производители следва да бъде опростена, за да се осигури възможност за по-голяма гъвкавост на сроковете за подаване на заявление за дерогация от тези производители и за вземане на решение за предоставянето ѝ от Комисията.
- (6) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за това по какъв начин следва да бъде изменен настоящият регламент за периода след 2020 г. Тези ориентировъчни насоки трябва да се основават на оценка на необходимите темпове за намаляване на емисиите в съответствие с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с оглед на последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO₂ при автомобилите. Поради това е желателно да се извърши преглед на тези аспекти и Комисията да представи доклад, както и, ако е целесъобразно, предложения за цели за периода след 2020 г.
- (7) В член 13, параграф 3 от Комисията се изисква да публикува доклад относно наличието на данни за отпечатъка и товароносимостта и тяхното използване като показатели за полезност във формулите в приложение I. Въпреки че тези данни са налице и потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието, заключението е, че от икономическа гледна точка е по-ефективно масата на превозното средство в готовност за движение да се запази като

¹¹ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

показател за полезност по отношение на целта за 2020 г. за леките търговски превозни средства.

- (8) Целесъобразно е да се запази подходът за определяне на целта въз основа на линейна зависимост между полезността на лекото търговско превозно средство и неговата цел за емисиите на CO₂, изразена чрез формулите в приложение I, тъй като това позволява да се запази многообразието на пазара на леки търговски превозни средства и способността на производителите да задоволяват различни потребителски нужди, като по този начин се избягва всякакво необосновано нарушаване на конкуренцията. Въпреки това е целесъобразно този подход да бъде актуализиран с цел да се отчетат най-новите налични данни относно регистрациите на нови леки търговски превозни средства.
- (9) Комисията направи оценка на наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност във формулите в приложение I. Тези данни са налице и потенциалното им използване бе разгледано в оценката на въздействието, въз основа на която бе направено заключението, че във формулата за 2020 г. като показател за полезност следва да се използва масата на превозното средство.
- (10) В регламента се изисква Комисията да направи оценка на въздействието, с която да извърши преглед на процедурите за изпитване, така че те да отразяват в подходяща степен действителното поведение на автомобилите по отношение на емисиите на CO₂. Тази задача се осъществява чрез разработването на световна процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН, но все още не е приключила. С оглед на гореизложеното в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 се определят гранични стойности на емисиите за 2020 г., измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008. При промяна на процедурите за изпитване граничните стойности, определени в приложение I, следва да бъдат коригирани, за да се осигури съпоставима строгост по отношение на производителите и класовете превозни средства.
- (11) Поради това Регламент (ЕС) № 510/2011 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 510/2011 се изменя, както следва:

- (1) В член 1 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Считано от 2020 г. с настоящия регламент се определя цел от 147 g CO₂/km за средните емисии от нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, мерките за прилагането му и иновативните технологии.“

- (2) В член 2 се добавя следният параграф 4:

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

(3) В член 11, параграф 3 последното изречение се заличава.

(4) Член 13 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„В срок до 31 декември 2014 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO₂ за нови леки търговски превозни средства за периода след 2020 г.“

б) параграф 6 се заменя със следното:

– втората алинея се заличава;

– третата алинея се заменя със следното:

„С цел да бъдат отразени възможни промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, Комисията адаптира с делегирани актове формулите в приложение I в съответствие с член 15 и при спазване на условията в членове 16 и 17, като гарантира, че при старите и новите процедури на изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.“

(5) В точка 1 от приложение I се добавя следната буква в):

„в) считано от 2020 г.:

примерни специфични емисии на CO₂ = $147 + a \times (M - M_0)$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

a = 0,096.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател