



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

2012/0191(COD)

30.1.2013

*****I**

ПРОЕКТОДОКЛАД

относно 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.
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

Докладчик: Holger Kraahmer

Докладчик (*):

Markus Pieper, комисия по промишленост, изследвания и енергетика

(*) (Процедура с асоциирани комисии - член 50 от Правилника за дейността)

Symbols for procedures

- * Consultation procedure
- *** Consent procedure
- ***I Ordinary legislative procedure (first reading)
- ***II Ordinary legislative procedure (second reading)
- ***III Ordinary legislative procedure (third reading)

(The type of procedure depends on the legal basis proposed by the draft act.)

Amendments to a draft act

In amendments by Parliament, amendments to draft acts are highlighted in ***bold italics***. Highlighting in *normal italics* is an indication for the relevant departments showing parts of the draft act which may require correction when the final text is prepared – for instance, obvious errors or omissions in a language version. Suggested corrections of this kind are subject to the agreement of the departments concerned.

The heading for any amendment to an existing act that the draft act seeks to amend includes a third line identifying the existing act and a fourth line identifying the provision in that act that Parliament wishes to amend. Passages in an existing act that Parliament wishes to amend, but that the draft act has left unchanged, are highlighted in **bold**. Any deletions that Parliament wishes to make in such passages are indicated thus: [...].

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	15

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

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.
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (COM(2012)0394),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0185/2012),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 12 декември 2012 г.,
 - след като се консултира с Комитета на регионите,
 - като взе предвид член 55 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и комисията по транспорт и туризъм (A7-0000/2013),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. изисква Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Изменение 1

Предложение за регламент – акт за изменение
Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3) Съгласно техническия анализ в

(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.

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. Вследствие на гореизложеното се потвърждава осъществимостта на целта от 147 g CO₂/km до 2020 г. *Наскоро публикувани изследвания обаче също така показват, че целта от 147 g CO₂/km продължава да бъде прекалено амбициозна. В светлината на настоящата икономическа криза на производителите в Съюза не следва да се налагат допълнителни регулаторни тежести в тази област.*

Or. en

Изменение 2

Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 6

Текст, предложен 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

Изменение

(6) За да може автомобилната промишленост да извършва дългосрочни инвестиции и иновации, желателно е да се предоставят ориентировъчни насоки за това по какъв начин *може* да бъде изменен Регламент (ЕС) № 510/2011 за периода след 2020 г. Тези ориентировъчни насоки *следва* 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 *подготви* доклад, както и,

Комисията да **представи** доклад, както и, ако е целесъобразно, предложения за цели за периода след 2020 г.

ако е целесъобразно, **да приеме** предложения за цели за периода след 2020 г. **С цел да се гарантира сигурност на планирането за производителите подобно предложение обаче следва да не бъде правено преди 2018 г., тъй като определянето на подобни цели следва да се основава на нов цикъл на изпитване и съответните процедури за изпитване, които предстои да бъдат приети през 2014 г. Това следва да осигури събирането на достатъчно и надеждни данни в периода от 2014 г. до 2018 г., така че всяко предложение за нови цели за периода след 2020 г. да бъде добре обосновано.**

Or. en

Изменение 3

Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) Облекченията са важен инструмент за производителите при генерирането на технологична промяна и при осигуряването на стимул за инвестиции в иновативни технологии с ниски емисии. Те също така са ефективен инструмент за постигане на целите на Регламент (ЕС) № 510/2011 без да се налага допълнителна тежест на данъкоплатците в Съюза. Всички видове алтернативни системи за силово предаване могат да бъдат насърчавани чрез използването на облекчения. Схемата на облекчения съответно следва да бъде удължена след 2018 г., както е предвидено в Регламент (ЕС) № 510/2011.

Изменение 4

Предложение за регламент – акт за изменение Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Новият европейски цикъл на движение (NEDC) предстои да бъде заместен през 2014 г. с новия цикъл на изпитване – световна хармонизирана процедура на изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP). Всички възможни цели след 2020 г. следва съответно да бъдат определени въз основа на WLTP след като процедурата бъде изцяло формулирана и започне да работи. В случай че WLTP не е изцяло формулирана и не работи пълноценно до 31 декември 2017 г., всички възможни нови цели следва да бъдат определени в съответствие с действащия към момента цикъл на изпитване. Всички промени в съществуващите цели следва да бъдат въведени в съответствие с обикновената законодателна процедура.

Or. en

Изменение 5

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 2а (нова)

Регламент (ЕС) № 510/2011

Член 3 – параграф 1 – буква з)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2a) В член 3, параграф 1 буква з) се заменя със следния текст:

„з) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие на комплектованото или напълно комплектованото превозно средство; за целите на прилагането на настоящата буква всички изменения в процедурите за измерване, посочени в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008, влизащи в сила на 1 януари 2013 г., се прилагат с действие от 1 януари 2021 г.“

Or. en

Изменение 6

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 2б (нова)

Регламент (ЕС) № 510/2011

Член 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2б) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Облекчения

При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 75 g CO₂/km се отчита като:

— 3,5 леки търговски превозни средства през 2014 г.,

— 3,5 леки търговски превозни средства през 2015 г.,

— 2,5 леки търговски превозни средства през 2016 г.,

— 2 леки търговски превозни средства, считано от 2017 г.,

— 1 леко търговско превозно средство, считано от 2025 г.

Облекченията, натрупани по време на периода 2017 - 2025 г., могат да бъдат използвани през всяка година в рамките на този период за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂.

За времетраенето на схемата за облекчения максималният брой нови леки търговски превозни средства със специфични емисии на CO₂ под 75 g CO₂/km, който трябва да бъде взет предвид при прилагане на коефициентите, определени в първата алинея, не превишава 50 000 леки търговски превозни средства на производител.

Or. en

Изменение 7

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 2 в (нова)

Регламент (ЕС) № 510/2011

Член 8 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2в) В член 8 параграф 4 се заменя със следното:

„(4) Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите членки съгласно настоящия член, и този регистър е публично достъпен.

До 30 юни 2013 г. и за всяка следваща година Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:

- а) средните специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година;
- б) целта за специфични емисии през предходната календарна година;
- в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година, изчислени съгласно буква а), и целта му за специфични емисии през същата тази година.

В допълнение, до 30 юни всяка година, считано от 2017 г. и до 2025 г., включително, Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:

- а) средните специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година като се изключат облекченията, посочени в член 5.*
- б) разликата между неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година, изчислени съгласно буква а), и целта му за специфични емисии през същата тази година.*

Комисията уведомява всеки производител за своите предварителни изчисления, отнасящи се до него. Уведомлението включва данни за всяка държава членка относно броя на новите регистрирани леки търговски превозни средства и техните специфични емисии на CO₂.

Or. en

Изменение 8

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 2 г (нова)

Регламент (ЕС) № 510/2011

Член 8 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2г) В член 8 параграф 5 се заменя със следното:

„Член 5 Производител може в срок от три месеца след като е бил уведомен за предварителните изчисления по параграф 4 да уведоми Комисията за всякакви грешки в данните, като посочва държавата членка, при която счита, че е възникнала грешката.

От 2017 г. до 2025 г., включително, всеки производител, в срок от три месеца след като е бил уведомен за предварителните изчисления съгласно параграф 4, уведомява Комисията дали тя следва да вземе предвид облекчението, посочено в член 5, за целите на изчисляването на неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година.“

Or. en

Изменение 9

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 4 – буква а)

Регламент (ЕС) № 510/2011

Член 13 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

„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

„Най-рано от 1 януари 2018 г. Комисията, когато е целесъобразно, извършва преглед на целите за специфичните емисии, условията и други аспекти от настоящия регламент с

на CO2 за нови леки търговски превозни средства за периода след 2020 г.“

оглед определянето на цели за емисиите на CO2 за нови леки търговски превозни средства за периода след 2020 г. **въз основа на новата процедура за изпитване и цикъл на изпитване, посочени в член 13, параграф 6, или ако те не са на разположение, въз основа на изцяло формулирана и работеща към момента процедура за изпитване.**“

Or. en

Изменение 10

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 4 – буква б) – тире 2

Регламент (ЕС) № 510/2011

Член 13 – параграф 6 – алинея 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– 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.

– четвърта* алинея се заменя със следното:

Регламентираната процедура за и цикъл на изпитване, приложими на 1 януари 2013 г. съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, и приложение III и XII към Регламент (ЕО) № 692/2008, продължават да бъдат основата за измерване на целта за специфични емисии, както е посочено в приложение I, параграф 1, буква в). Всяка нова процедура за изпитване и цикъл на изпитване, които ще заменят действащите, са изцяло формулирани и работещи до 31 декември 2017 г. Към тази дата са налични и достатъчно данни от мониторинг на новата процедура за изпитване и новия цикъл на изпитване. Комисията след това проучва възможността за въвеждане на нови цели за периода след 2020 г. и, по целесъобразност, представя

предложение в съответствие с обикновената законодателна процедура.

** Номерирането на тази алинея е неправилно в предложението на Комисията. Изменя се четвъртата алинея от член 13, параграф 6.*

Or. en

Изменение 11

Предложение за регламент – акт за изменение

Член 1 – точка 5

Регламент (ЕС) № 510/2011

Приложение I – точка 1 – буква в)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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.

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 5**

a = 0,096.

Or. en

Обосновка

Корекция - грешка в предложението на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

През 2011 г. Европейският парламент и Съветът приеха Регламент (ЕС) № 510/2011, с който се цели намаляване на емисиите на CO₂ от нови лекотоварни търговски превозни средства. Член 13, параграф 1 от регламента изисква Комисията да потвърди осъществимостта на средната цел от 147 g CO₂/km до 2020 г. за дългосрочния автомобилен парк и да определи условията за постигане на тази цел. С приемането на своето съобщение COM(2012) 394 of 11 юли 2012 г. Комисията изпълни искането на съзакондателите и потвърди, че целта от 147 g, посочена в член 1, параграф 2 от регламента, е осъществима.

Целта за 2020 г.

Докладчикът счита, че тази дългосрочна цел от 147 g CO₂/km, която ще се прилага от 2020 г., следва да не бъде променяна. Става въпрос за амбициозна цел, която беше договорена едва през 2011 г., по-малко от две години преди приемането на предложението на Комисията, с което се потвърждава осъществимостта на тази цел. Поради това докладчикът подкрепя изцяло предложението на Комисията, с което се потвърждава техническата осъществимост на целта за 2020 г. Докладчикът се противопоставя на каквото и да било изменение на съществуващата дългосрочна цел от 147 g CO₂/km по следните причини:

- от момента на договарянето на целта от 147 g не е настъпила промяна на екологичните или икономическите условия, която би оправдала промяна на целта на този етап;
- член 13, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 510/2011 дава на Комисията мандата да потвърди осъществимостта на дългосрочната цел. Очевидно с тази разпоредба не се е предполагало, че Комисията би могла да предложи по-амбициозна цел. Следователно непромянето на дългосрочната цел, посочена в съществуващия регламент, е в съответствие с формулировката и духа на член 13, параграф 1;
- производителите също се нуждаят от сигурност по отношение на планирането. Целта за емисиите на CO₂ за 2020 г. беше договорена едва преди две години; всяка допълнителна промяна на този етап единствено би накърнила легитимната необходимост от сигурност;
- при всяко определяне на цели за емисиите на CO₂ трябва да се отчетат дългият цикъл на разработване на леки търговски превозни средства. Производителите вече са достигнали последния етап на планиране във връзка с моторните превозни средства, които ще бъдат пуснати на пазара през 2020 г. Евентуална промяна на целта на този етап би оказала отрицателно въздействие върху производствените цикли на производителите;
- евентуална промяна на целта също така би накърнила надеждността в общ план на дългосрочните цели, тъй като самото естество на дългосрочната цел изисква по определение тя да остане приложима в дългосрочен план (т.е. за периода от 2011 г. до 2020 г.);

- въпреки че според някои проучвания целта за 2020 г. би могла да бъде по-амбициозна, съществуват също така проучвания, в които се прави заключението, че целта от 147g е твърде амбициозна. Следователно не съществува добре обоснована причина за промяна на целта в каквато и да било посока;
- отсъствие на данни: до настоящия момент не е имало данни, по-конкретно във връзка с т.нар. „превозни средства с многоетапно типово одобрение”. Няма да бъдем в състояние да разполагаме с достатъчно данни от мониторинг преди 2014 г. Не следва да се води разискване за нови цели без наличието на достатъчни и надеждни данни;
- друг фактор, който трябва да бъде отчитан, е настоящата икономическа криза, която се предизвиква от финансова криза. Следователно върху плещите на производителите от ЕС не следва да бъдат стоварвани допълнителни икономически тежести чрез определянето на по-амбициозни цели;
- по-амбициозните цели биха могли да доведат до увеличаване на разходите за инвестиции (като например за научноизследователска и развойна дейност) от страна на производителите. Леките търговски превозни средства от категория N1 обикновено се използват от занаятчии, куриерски и експресни услуги, а също и от множество еднолични търговци, като например цветари, хотелиери, повечето от които са МСП. Преразглеждането на законодателния акт не следва да доведе до налагането на каквито и да било допълнителни тежести върху МСП;
- докладчикът зачита споразумението относно дългосрочната цел, което беше постигнато след дълги и мъчителни преговори между Европейския парламент и Съвета през 2011 г.

Цел след 2020 г.

Докладчикът предлага да не бъде въведена нова цел за периода след 2020 г. поне до 1 януари 2018 г., когато вече ще функционира напълно нов цикъл за изпитване. Новият тест за изпитване WLTP (световна хармонизирана процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства) все още не е налична, но нейното приемане е предвидено за 2014 г. WLTP ще промени основата за определяне на целите за емисиите на CO₂ и все още не е ясно как промените в цикъла на изпитване ще окажат влияние върху измерваните стойности на емисиите на CO₂. Веднага след предоставянето на новия цикъл на изпитване на разположение ще бъде необходимо събирането на достатъчни и надеждни данни за емисиите в продължение на няколко години, за да се гарантира, че евентуалните нови цели са добре обосновани.

Преди да бъде определена цел за периода след 2020 г., трябва също така да бъде наблюдавано развитието на технологиите и евентуалното намаляване на емисиите на CO₂. На този етап е невъзможно да бъде направена прогноза за технологичното развитие за периода след 2020 г. Също така все още не е напълно ясно до каква степен пазарът ще бъде готов да приеме алтернативни технологии. Понастоящем в световен мащаб съществуват редица технологични сценарии и въпреки че преминаването към различни технологии е възможно, не е ясно как това ще окаже въздействие върху общата стойност на емисиите на CO₂ на превозните средства. Следователно преди да

бъде разисквана нова цел, следва да бъдат събирани данни с цел мониторинг на емисиите на CO₂.

Облекчения (суперкредити)

Облекченията (суперкредитите) са допълнителни кредити за превозни средства с ниски емисии. В настоящия Регламент (ЕС) № 510/2011 всяко превозно средство с ниски емисии, което произвежда емисии, по-ниски от 50g CO₂/km, получава допълнителни облекчения за автомобилния парк на производителя. По силата на Регламент (ЕС) № 510/2011 схемата на облекченията (суперкредитите) ще престане да бъде приложима през 2018 г. Въпреки че облекченията (суперкредитите) са част от предложението на Комисията относно емисиите на CO₂ от автомобили за превоз на пътници, те не са включени в настоящото предложение емисиите на CO₂ от лекотоварни търговски превозни средства. Докладчикът обаче счита, че облекченията (суперкредитите) са важен инструмент за стимулиране на пускането на пазара на превозни средства с ниски емисии и за насърчаване на производителите да разработват технологии за ниски емисии на CO₂. Тъй като все още не е известно коя ще бъде водещата технология за ниски емисии в бъдеще, схемата за облекчения (суперкредити) следва да бъде запазена. Същевременно тя не изисква допълнителни финансови средства и чрез нея не се обременяват данъкоплатците.

А за да бъдат включени също така по-големите по размер лекотоварни търговски превозни средства и за да бъдат стимулирани производителите да разработват алтернативни технологии за категориите тежкотоварни превозни средства, прагът следва да бъде увеличен на 75 грама.

Екологични иновации

Докладчикът приветства подхода на Комисията за запазване на екологичните иновации в предложението. Нововъведенията следва да бъдат подпомагани и в предложението се съдържа недвусмислен стимул за това. Процесът на издаване на разрешения следва да бъде опростен и ефикасните технологии следва да бъдат подкрепяни във всеки един момент.

Изпитателен цикъл

Предвидено е цикълът за изпитване NEDC (нов европейски цикъл на движение) да бъде заменен от WLTP (световна хармонизирана процедура за изпитване на лекотоварните превозни средства) през 2014 г. Вследствие на тази промяна ще настъпи промяна и на резултатите от изпитването и измерването на емисиите на CO₂. Комисията предлага да адаптира чрез делегирани актове целта от 147 g в съответствие с цикъл на изпитване WLTP. Докладчикът предлага цикълът NEDC да бъде запазен като референтна стойност за целта за 2020 г. и предлага промяна на еталонния цикъл на изпитване във връзка с евентуална цел за периода след 2020 г. Тази цел не следва да бъде предлагана преди 2018 г. Всяка цел, дори ако тя е коригирана, следва да бъде определяна въз основа на достатъчни данни от мониторинг и решението за нея следва винаги да бъде вземано посредством обикновената законодателна процедура.