



Брюксел, 31.1.2014 г.  
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 по отношение на намаляване на емисиите от замърсителите, отделяни от пътните моторни превозни средства**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2014) 32 final}

{SWD(2014) 33 final}

## **ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ**

### **1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Целта на предложението е да се въведат редица изменения в разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 във връзка с намаляването на емисиите от замърсителите, отделяни от пътните моторни превозни средства. В настоящото предложение специално внимание се отделя на областите, в които пазарните и регулаторните пропуски пречат да се разрешат общите предизвикателства, свързани с качеството на въздуха в ЕС и програмата за по-добро регулиране.

### **2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

Мерките са балансирани по отношение на въздействието им върху околната среда и тежестта, която поражда за промишлеността. Икономическата ефективност на мерките е обоснована в придружаващата оценка на въздействието.

### **3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

С настоящото предложение се въвеждат редица изменения в разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 по отношение на намаляването на емисиите от замърсителите, отделяни от пътните моторни превозни средства.

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 по отношение на намаляване на емисиите от замърсителите, отделяни от пътните моторни превозни средства**

(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 114 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 комитет<sup>1</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С цел да се намали излишната тежест за производителите на моторни превозни средства в случай на одобрение на типа на платформи за моторни превозни средства, по отношение на които евентуално могат да се прилагат законодателните разпоредби както за леките, така и за тежкотоварните моторни превозни средства, следва някои тежкотоварни превозни средства да могат да бъдат одобрявани в съответствие с изискванията за лекотоварни моторни превозни средства, що се отнася до техните емисии от замърсители, без по този начин да се понижава степента на опазване на околната среда в Съюза.
- (2) Въпреки че не е известно емисиите на метан да имат непосредствено вредно въздействие върху човешкото здраве, метанът е парников газ със силно действие. Затова в съответствие със Съобщението на Комисията относно прилагането и бъдещото развитие на законодателството на Общността във връзка с емисиите от леки превозни средства и достъпа до информация за ремонт и техническа поддръжка (Евро 5 и 6)<sup>2</sup>, както и с член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>3</sup>, Комисията следва да разгледа включването на емисиите от метан в изчисляването на емисиите на CO<sub>2</sub>.

<sup>1</sup> ОВ С , , р .

<sup>2</sup> ОВ С 182, 19.7.2008 г., стр. 17.

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

- (3) С цел да се улесни въвеждането на моторни превозни средства, използващи природен газ, настоящите гранични стойности на емисиите от всички въглеводороди (ТНС) следва да се увеличат и ефектът от емисиите на метан да се вземе предвид и да се изрази в еквивалент на CO<sub>2</sub> за регулаторни цели и за информация на потребителите.
- (4) Съвременните дизелови моторни превозни средства отделят високи емисии от NO<sub>2</sub> като дял от общите емисии на NO<sub>x</sub>, които постоянно се увеличават и които не бяха очаквани при приемането на Регламент (ЕО) № 715/2007. Повечето от проблемите с качеството на въздуха в засегнатите градски райони очевидно са свързани с преките емисии на NO<sub>2</sub>. Поради това следва да бъдат въведени гранични стойности за емисиите.
- (5) Действащите гранични стойности за емисиите на CO и от всички въглеводороди (ТНС) след студен старт при ниска температура са пренесени от изискванията по Евро 3, определени в Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup>, които изглеждат остарели предвид съществуващите автомобилни технологии и качеството на въздуха. Освен това проблемите с качеството на въздуха и резултатите от измерването на емисиите на моторните превозни средства сочат за необходимостта от въвеждане на подходящи гранични стойности за емисиите на NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub>. Следователно променените гранични стойности следва да бъдат въведени съгласно член 14, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007.
- (6) Граничната стойност за NH<sub>3</sub>, определена в Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup>, е изискване, с което се цели да се ограничат емисиите на амоняк от NO<sub>x</sub> в резултат от използването на технологии за обработка, основаващи се на употребата на урея като реагент за химическата редукция на NO<sub>x</sub>. Съответно прилагането на граничната стойност за NH<sub>3</sub> следва да се изисква само за тези технологии, а не за двигателите с принудително запалване.
- (7) С оглед постигане целите на ЕС за качество на въздуха и осигуряване на траен напредък при намаляване на емисиите от моторни превозни средства на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС) по отношение на подробните правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 715/2007 за моторните превозни средства от категория M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, чиято референтна маса превишава 2 610 kg, но чиято максимална маса не превишава 5 000 kg; на специфичните процедури, изпитвания и изисквания за одобрение на типа; на изискванията за прилагане на забраната за използване на устройства за неутрализиране, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисиите; на мерките, необходими за прилагане на задължението на

<sup>4</sup> Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства и относно изменение на Директива 70/220/ЕИО (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1).

<sup>5</sup> Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1);

производителя да осигурява неограничен и стандартизиран достъп до информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство; на заместването в сертификата за съответствие на информацията за масата на емисиите на CO<sub>2</sub> с информация за общата маса на емисиите в еквивалент на CO<sub>2</sub>; на повишаването или премахването на граничната стойност за всички въглеводороди за моторните превозни средства с принудително запалване; на изменението на Регламент (ЕО) № 715/2007 с цел преработване на граничните стойности, основаващи се на масата на частиците, и включване на гранични стойности, основаващи се на броя на частиците, така че да има съответствие в широк диапазон при бензинови и дизелови двигатели за граничните стойности за масата на частиците; на приемането на преразгледана процедура за измерване на частиците и гранична стойност, основаваща се на броя на частиците, на гранична стойност за емисиите на NO<sub>2</sub> и на гранични стойности за емисиите на изгорелите газове при ниска температура за моторни превозни средства, одобрени като съответстващи на граничните стойности на емисиите по Евро 6. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.

- (8) С Договора от Лисабон се въведе възможността законодателят да делегира на Комисията правомощието да приема незаконодателни актове от общ характер, с които се допълват или изменят определени несъществени елементи от законодателен акт. Мерките, които могат да бъдат предмет на делегирането на правомощия, предвидено в член 290, параграф 1 от ДФЕС, съответстват по принцип на тези, които попадат в обхвата на процедурата по регулиране с контрол, установена по силата на член 5а от Решение № 1999/468/ЕО на Съвета<sup>6</sup>. Следователно е необходимо разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007, които предвиждат използването на процедурата по регулиране с контрол, да бъдат приведени в съответствие с член 290 от ДФЕС.
- (9) Привеждането чрез настоящия регламент на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007, които предвиждат използване на процедурата по регулиране с контрол, в съответствие с член 290 от ДФЕС не следва да засяга започналите процедури, по които комитетът вече е издал становище в съответствие с член 5а от Решение № 1999/468/ЕО преди влизането в сила на настоящия регламент.
- (10) На Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да се създадат еднакви условия за прилагането на член 4, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup>.
- (11) Следователно Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 следва да бъдат съответно изменени,

---

<sup>6</sup> Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията (ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23).

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

Регламент (ЕО) № 715/2007 се изменя, както следва:

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

„2. След публикуването на приетите в съответствие с втора алинея делегирани актове и по искане на производителя настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub> съгласно определенията в приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съюза\*, с референтна маса над 2 610 kg, но с максимална маса, непревишаваща 5 000 kg.

Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 14а за определяне на подробни правила относно прилагането на настоящия регламент за моторни превозни средства от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub> съгласно определенията в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна маса над 2 610 kg, но непревишаваща 5 000 kg. С делегираните актове се гарантира в частност, че при изпитванията на динамометричен стенд действителната експлоатационна маса на моторното превозно средство се взема предвид по подобаващ начин при определяне на еквивалентната инерция, както и на други параметри за мощността и товара.

---

\* ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.“

2) В член 4 параграф 4 се заменя със следното:

„Комисията установява специални процедури и изисквания за прилагането на параграфи 2 и 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.“.

3) В член 5, параграф 3 първото изречение се заменя със следното:

„Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с цел да променя специфичните процедури, изпитвания и изисквания за одобрение на типа, посочени в настоящия параграф, както и изискванията за прилагане на параграф 2.“.

4) Член 8 се заменя със следното:

### *„Член 8*

*Делегирани актове относно достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на моторното превозно средство*

Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с оглед прилагането на членове 6 и 7. Това включва определянето и актуализирането на техническите спецификации, отнасящи се до начина, по който се предоставя информацията относно СБД и ремонта и техническото

обслужване на моторното превозно средство, като се обръща специално внимание на специфичните нужди на МСП.“

5) Член 14 се изменя, както следва:

а) параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следното:

„1. Без да се понижава степента на опазване на околната среда в Съюза, Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 14а, отнасящи се до:

- а) заместването в сертификата за съответствие, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО, на информацията за масата на емисиите на CO<sub>2</sub> с информация за еквивалентите на общата маса на емисиите на CO<sub>2</sub>, която е сумата от масата на емисиите на CO<sub>2</sub> и емисиите на метан, изразена като еквивалентна маса на емисиите на CO<sub>2</sub> по отношение на тяхното въздействие като парникови газове;
- б) повишаването или премахването на граничната стойност на емисиите от всички въглеводороди (ТНС) за моторни превозни средства с двигатели с принудително запалване.

2. Комисията е оправомощена след приключването на програмата за измерване на частиците на ИКЕ на ООН, провеждана под егидата на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, и най-късно след влизането в сила на Евро 6 да приема делегирани актове в съответствие с член 14а, за да приема следните мерки, без това да понижава степента на защита на околната среда в рамките на Съюза:

- а) изменение на настоящия регламент с цел преработване на граничните стойности, основаващи се на масата на частиците, посочени в приложение I, и включване в приложението на гранични стойности, основаващи се на броя на частиците, така че да има съответствие в широк диапазон при бензинови и дизелови двигатели за граничните стойности за масата на частиците;
- б) приемане на ревизирана процедура за измерване на частиците и граничната стойност, основаваща се на броя на частиците.

3. Комисията преразглежда процедурите, изпитванията и изискванията, предвидени в член 5, параграф 3, както и циклите за изпитване, използвани за измерване на емисиите. Ако при преразглеждането се установи, че тези процедури, изпитвания, изисквания и цикли за изпитване вече не са подходящи или че вече не отразяват действителните емисии, Комисията предприема действия в съответствие с член 5, параграф 3, за тяхното адаптиране, така че адекватно да отразяват емисиите, отделяни при реално движение по пътищата.“

б) в параграф 4 се добавя следната алинея:

„Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 14а, с които да определя, в допълнение към съществуващите гранични стойности на общите емисии на NO<sub>x</sub>, гранична стойност за емисиите на NO<sub>2</sub> за моторни превозни средства, одобрени като съответстващи на граничните стойности по Евро 6, посочени в таблица 2 от приложение I. Граничната стойност за емисиите на NO<sub>2</sub> се определя

въз основа на оценка на въздействието, като се вземат предвид техническата изпълнимост и целите за качеството на въздуха, определени в Директива (ЕО) № 2008/50 на Европейския парламент и на Съвета\*.

---

\* Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за почист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).“

в) параграф 5 се заменя със следното:

„5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а, с които да изменя и допълва таблица 4 от приложение I с цел да се определят гранични стойности за емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител при ниски температури за моторни превозни средства, одобрени като съответстващи на граничните стойности на емисиите за Евро 6, посочени в таблица 2 на приложение I. Граничните стойности за емисиите на NO<sub>x</sub> и на NO<sub>2</sub> се определят въз основа на оценка на въздействието, като се вземат предвид техническата изпълнимост и целите за качеството на въздуха, посочени в Директива (ЕО) № 2008/50 на Европейския парламент и на Съвета.“

б) Въмква се следният член 14а:

*„Член 14а*

*Упражняване на делегирането*

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегираните актове, посочени в член 2, параграф 2, втора алинея, член 5, параграф 3, член 8 и в член 14, параграфи 1—5, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [...] [*За Службата за публикации: Моля, въведете точната дата на влизане в сила*].
3. Европейският парламент или Съветът могат по всяко време да оттеглят делегирането на правомощия, посочено в член 2, параграф 2, втора алинея, член 5, параграф 3, член 8 и член 14, параграфи 1—5. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 2, параграф 2, втора алинея, член 5, параграф 3, член 8 и член 14 параграфи 1—5, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и



Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

7) Член 15 се заменя със следното:

*„Член 15*

*Процедура на комитет*

1. Комисията се подпомага от комитет, който е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.“

*Член 2*

Регламент (ЕО) № 595/2009 се изменя, както следва:

1) В член 2 втората алинея се заменя със следното:

„Настоящият регламент не се прилага по отношение на моторни превозни средства, за които производителят е избрал да приложи разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007 в съответствие с член 2, параграф 2, първа алинея от същия регламент.“

2) В приложение I, в таблицата „Гранични стойности на емисиите Евро VI“ редът, съответстващ на вписване „WHTC (PI)“, се заменя със следното:

„WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)“.
---------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	-------

*Член 3*

Настоящият регламент не засяга започналите процедури по силата на член 5, параграф 3, член 8 и член 14, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, за които вече има становище на комитет в съответствие с член 5а от Решение № 1999/468/ЕО.

*Член 4*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия 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*