Европейски парламент
2024-2029

Комисия по околна среда, климат и безопасност на храните
Комисия по вътрешен пазар и защита на потребителите
Комисия по транспорт и туризъм

2025/0422(COD)

26.6.2026

ИЗМЕНЕНИЯ
1 - 170

Опростена процедура без проект на доклад (член 52 от Правилника за дейността)
Михаел Блос, Андреас Шваб, Меря Кюльонен
Предложение за регламент на Европейския съюз и на Съвета за изменение на регламенти (ЕО) № 561/2006, (ЕС) 2018/858, (ЕС) 2019/2144 и (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с опростяването на техническите изисквания и процедурите за изпитване за моторни превозни средства и отмяна на Директива 70/157/ЕИО на Съвета и Регламент № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета

Предложение за регламент
(COM(202(5)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Изменение 1
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) В ***доклада*** на ***Драги относно европейската*** конкурентоспособност ***от 2024*** г.***[3]*** ***се подчертава***, ***че броят*** и ***сложността*** на ***правилата създават риск*** да ***се ограничи свободата*** на ***действие*** на ***предприятията*** от ***Съюза и да им се попречи да останат конкурентоспособни. Подробният анализ*** на Регламенти (ЕО) № 561/2006[4], (ЕС) 2018/858[5], (ЕС) 2019/2144[6] и (ЕС) 2024/1257[7] на Европейския парламент и на Съвета ***също показа прекомерна*** административна тежест и ***разходи***, свързани със заложените в ***него*** изисквания. ***Въз основа*** на тези ***констатации*** е ***целесъобразно*** да се опростят някои задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната промишленост, и да се намалят ненужните тежести и разходи за предприятията и властите, без да се подкопават защитата на околната среда и показателите за сигурност на превозните средства.	(1) В ***политическите си насоки за мандата*** на ***Европейската комисия за периода 2024 – 2029*** г. ***председателят Фон дер Лайен очерта нова визия за устойчив просперитет и*** конкурентоспособност ***на Европа***, ***включително пакт за чиста промишленост за подкрепа*** и ***създаване*** на ***подходящи условия, за*** да ***могат дружествата да постигнат нашите общи цели. Въз основа на обмена на мнения, проведен в рамките на стратегическия диалог относно бъдещето*** на ***автомобилната промишленост, както и*** на ***анкета, изпратена*** от ***Комисията до над 130 заинтересовани страни, Комисията определи девет изменения*** на Регламенти (ЕО) № 561/2006[4], (ЕС) 2018/858[5], (ЕС) 2019/2144[6] и (ЕС) 2024/1257[7] на Европейския парламент и на Съвета***, които могат да намалят прекомерната*** административна тежест и ***разходите***, свързани със заложените в ***тях*** изисквания. ***Целта*** на тези ***изменения*** е да се опростят някои задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната промишленост, и да се намалят ненужните тежести и разходи за предприятията и властите, без да се подкопават защитата на околната среда и показателите за сигурност на превозните средства***, нито безопасността на участниците в движението, включително уязвимите групи като пешеходците и велосипедистите***.

3

https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en

[4] Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС)

[4] Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/Е (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС)

№ 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32019R2144).

[7] Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро (7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

№ 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32019R2144).

[7] Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро (7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Изменение 2
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Даниел Атард, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) В доклада на Драги относно европейската конкурентоспособност от 2024 г.[3] се подчертава, че броят и сложността на правилата създават риск да се ограничи свободата на действие на предприятията от Съюза и да им се попречи да останат конкурентоспособни. Подробният анализ на Регламенти (ЕО) № 561/2006[4], (ЕС) 2018/858[5], (ЕС) 2019/2144[6] и (ЕС) 2024/1257[7] на Европейския парламент и на Съвета също показа ***прекомерна административна тежест и разходи***, свързани със заложените в него изисквания. Въз основа на тези констатации е целесъобразно да се ***опростят*** някои задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната промишленост, ***и*** да се ***намалят ненужните тежести*** и ***разходи*** за ***предприятията*** и ***властите***, ***без да се подкопават защитата на околната среда*** и ***показателите за сигурност на превозните средства***.	(1) В доклада на Драги относно европейската конкурентоспособност от 2024 г.[3] се подчертава, че броят и сложността на правилата създават риск да се ограничи свободата на действие на предприятията от Съюза и да им се попречи да останат конкурентоспособни. Подробният анализ на Регламенти (ЕО) № 561/2006[4], (ЕС) 2018/858[5], (ЕС) 2019/2144[6] и (ЕС) 2024/1257[7] на Европейския парламент и на Съвета също показа ***необходимостта от преоценка на административните процеси с цел намаляване на разходите***, свързани със заложените в него изисквания. Въз основа на тези констатации е целесъобразно да се ***рационализират*** някои задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната промишленост, ***без*** да се ***подкопават защитата на околната среда*** и ***показателите*** за ***сигурност на превозните средства*** и ***техните пътници***, ***включително за уязвимите участници в пътното движение, както*** и ***безопасните условия на труд за водачите***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en
[4] Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[4] Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/Е (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически

[5] Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/Е (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически

възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро (7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро (7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Изменение 3
Филип Оливие

Предложение за регламент
Съображение 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) В доклада на Драги относно европейската конкурентоспособност от 2024 г.[3] се подчертава, че броят и сложността на правилата създават риск да се ограничи свободата на действие на предприятията от Съюза и да им се попречи да останат конкурентоспособни. Подробният анализ на Регламенти (ЕО) № 561/2006[4], (ЕС) 2018/858[5], (ЕС) 2019/2144[6] и (ЕС) 2024/1257[7] на Европейския парламент и на Съвета също показа прекомерна административна тежест и разходи, свързани със заложените в него изисквания. Въз основа на тези констатации е целесъобразно да се опростят някои задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната	(1) В доклада на Драги относно европейската конкурентоспособност от 2024 г.[3] се подчертава, че броят и сложността на правилата създават риск да се ограничи свободата на действие на предприятията от Съюза и да им се попречи да останат конкурентоспособни. Подробният анализ на Регламенти (ЕО) № 561/2006[4], (ЕС) 2018/858[5], (ЕС) 2019/2144[6] и (ЕС) 2024/1257[7] на Европейския парламент и на Съвета също показа прекомерна административна тежест и разходи, свързани със заложените в него изисквания. Въз основа на тези констатации ***и за да се запази конкурентоспособността на европейските автомобилни производители,*** е целесъобразно да се опростят***, дори отменят*** някои

промишленост, и да се намалят ненужните тежести и разходи за предприятията и властите, без да се подкопават защитата на околната среда и показателите за сигурност на превозните средства.

задължения на производителите и компетентните органи, определени в законодателството във връзка с автомобилната промишленост, и да се намалят ненужните тежести и разходи за предприятията и властите, без да се подкопават защитата на околната среда и показателите за сигурност на превозните средства.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.

4 Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.

4 Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните

превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро (7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро (7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Обосновка

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu

de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Изменение 4
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(1а) Въпреки че някои изисквания могат да бъдат опростени, за да се избегнат ненужни тежести и разходи за предприятията и органите, трябва да се припомни, че чрез приемането на строги и ориентирани към бъдещето изисквания за безопасност ЕС играе ролята на създател на стандарти, което оказва положително въздействие върху автомобилния сектор и неговата конкурентоспособност, като укрепва репутацията на неговите марки по отношение на безопасността и оказва силно влияние върху международния дебат по стандартизацията, по-специално в рамките на ИКЕ на ООН. Това също следва да се вземе предвид при обсъждането на по-нататъшни опростявания и дерогации от съществуващите изисквания.

Or. en

Изменение 5
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(2) В Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор[8] се ***призовава*** за ***създаването*** на регулаторен пакет за опростяване за автомобилната промишленост***, като се подобри*** логическата обвързаност и съгласуваността между различните нормативни изисквания.	(2) В Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор[8] се ***признава, че съществуващата регулаторна рамка осигурява предвидимост и спомага*** за ***постигането на нашите общи цели в областта*** на ***публичната политика, като същевременно се призовава за*** регулаторен пакет за опростяване за автомобилната промишленост ***с цел подобряване на*** логическата обвързаност и съгласуваността между различните нормативни изисквания.
[8] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор (COM(202(5) 95 final).	[8] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор (COM(202(5) 95 final).

Or. en

Изменение 6
Мария Грапини

Предложение за регламент
Съображение 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(2) В Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор[8] се призовава за създаването на регулаторен пакет за опростяване за автомобилната промишленост, като се подобри логическата обвързаност и съгласуваността между различните	(2) В Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор[8] се призовава за създаването на регулаторен пакет за опростяване за автомобилната промишленост, като се подобри логическата обвързаност и съгласуваността между различните

нормативни изисквания.	нормативни изисквания ***и се намали административната тежест***.
[8] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор (COM(202(5) 95 final).	[8] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор (COM(202(5) 95 final).

Or. ro

Изменение 7
Пиерфранческо Маран, Матео Ричи, Андреас Шваб, Йенс Гизеке

Предложение за регламент
Съображение 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(2а) Бързият темп на технологичното развитие на автоматизираните системи за управление и необходимостта от хармонизирана нормативна уредба налагат актуализиране и рационализиране на сегашната рамка за типовете. За да се даде възможност за инвестиции в голям мащаб, праговете за малки серии, които ограничават обема на производството на превозни средства, оборудвани с автоматизирани системи за управление, следва при определени условия да бъдат повишени, а процедурите за одобряване на типа следва да станат по-адаптивни и степенувани, за да отговарят на технологичното развитие. Напълно автоматизираните превозни средства генерират оперативните данни, свързани с безопасността и необходими за пълно одобряване на

типа, единствено чрез внедряване в реални условия. Поради това е целесъобразно в рамките на съществуващата схема за малки серии да се създаде специфично междинно одобрение на типа, признато в целия Съюз, което да позволява изпитване и предварително търговско внедряване на автоматизирани превозни средства, при условие че те отговарят на определена проектна област на експлоатация, , подлежат на задължителен мониторинг по време на експлоатация и имат ограничен срок на валидност. Освен това, за да се намалят пречките за навлизане на пазара на софтуерно ориентирани новатори и да се насърчи конкурентоспособна европейска екосистема за технологии за автоматизирано управление, съществуващата многоетапна процедура за одобряване на типа следва да бъде адаптирана, за да се даде възможност за независимо сертифициране на базово превозно средство като готова за автоматизирана система за управление (ADS[1a]), като се потвърди, че неговите хардуерни елементи отговарят на определените минимални изисквания, така че следващият етап на одобряване да обхваща единствено интегрирането на софтуера на автоматизираната система за управление.

[1a] Определение въз основа на член 2, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1426 на Комисията.

Or. en

Изменение 8
Пиерфранческо Маран, Матео Ричи, Йенс Гизеке

Предложение за регламент
Съображение 2 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(2б) Липсата на хармонизирани правила за изпитване и внедряване на автоматизирани системи за управление по обществените пътища доведе до фрагментирана регулаторна среда в държавите членки, което увеличава разходите за операторите и възпрепятства разрастването. Следователно на равнището на Съюза следва да бъдат установени хармонизирани минимални изисквания, за да се гарантира, че когато дадено автоматизирано или напълно автоматизирано превозно средство е получило разрешение за изпитване или въвеждане в експлоатация от дадена държава членка, или в случая на трансгранични изпитателни площадки, които са от съществено значение за генерирането на оперативни данни с оглед пълномащабното въвеждане в експлоатация и общественото приемане, това разрешение се признава на цялата територия на Съюза. С цел осигуряване на безопасността и надзора това взаимно признаване на изпитванията и внедряването следва да бъде подкрепено и координирано чрез хармонизиран механизъм за събиране и предаване на оперативни данни, управляван от Комисията или от определен орган на Съюза. Освен това, целенасоченото и координирано публично финансиране може да действа като катализатор за частните инвестиции, като намалява технологичния риск, укрепва доверието на инвеститорите

и създава условия, при които частният капитал може да бъде разгърнат в значим от търговска гледна точка мащаб. Концентрирането на публичното финансиране от страна на Съюза и държавите членки върху ограничен брой широкомащабни и трансгранични инициативи с висок потенциал, които интегрират технологии и системи за автономно шофиране, включително чрез инструменти като „Хоризонт Европа“, Механизма за свързване на Европа и други бъдещи програми в рамките на Многогодишната финансова рамка, е от съществено значение за постигането на максимален ефект на лоста.

Or. en

Изменение 9
Филип Оливие

Предложение за регламент
Съображение 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(4) Въпреки че настоящият регламент се приема за установяването и функционирането на вътрешния пазар, опростяването и рационализирането на техническите изисквания, процедурите за изпитване и правилата за одобряване на типа на моторните превозни средства също така подкрепят по-общата цел на Съюза ***за насърчаване на постепенна интеграция на държавите кандидатки в пазара на Съюза***. Като насърчава сближаване на нормативните уредби, съгласуване с правилата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и последователно прилагане на достиженията на правото	(4) Въпреки че настоящият регламент се приема за установяването и функционирането на вътрешния пазар, опростяването и рационализирането на техническите изисквания, процедурите за изпитване и правилата за одобряване на типа на моторните превозни средства също така подкрепят по-общата цел на Съюза. Като насърчава сближаване на нормативните уредби, съгласуване с правилата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и последователно прилагане на достиженията на правото на ЕС, настоящият регламент допринася за намаляване на техническите пречки

на ЕС, настоящият регламент допринася за намаляване на техническите пречки пред търговията, укрепване на интегрираните европейски вериги за създаване на стойност в автомобилната промишленост и подобряване на устойчивостта и конкурентоспособността на европейската автомобилна екосистема, без да се засяга автономията ***на правото*** на ***Съюза или вземането на решения***.	пред търговията, укрепване на интегрираните европейски вериги за създаване на стойност в автомобилната промишленост и подобряване на устойчивостта и конкурентоспособността на европейската автомобилна екосистема, без да се засяга автономията ***и вземането*** на ***решения от държавите членки***.

Or. fr

Обосновка

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Изменение 10
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(4а) Запазването на настоящия график за корекцията на коефициента на използваемост (UF) от ноември 2026 г. и ноември 2027 г. е от съществено значение, за да се гарантира, че разпоредбите относно емисиите на CO2, данъчното облагане на превозните средства и информацията за потребителите отразяват точно показателите на хибридните превозни средства с

възможност за включване към електрическата мрежа (PHEV) на пътя. Дори след тези корекции обаче данните от практиката показват, че PHEV консумират бензин и отделят от 1.7 до 2 пъти повече CO2, отколкото сочат официалните данни. Поради това от 2030 г. коефициентът на използваемост следва да се актуализира за нови PHEV в съответствие с най-новите данни от бордовия уред за измерване на разхода на гориво (OBFCM). Считано от тази година UF следва да се актуализира ежегодно, като се прилагат специфични за производителя стойности въз основа на резултатите на всеки производител, получени от данните от OBFCM.

Or. en

Изменение 11
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 5

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(5) За да се подобрят условията на труд на водачите, пътната безопасност и лоялната конкуренция, с Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета[9] се изисква монтирането на тахограф в товарни превозни средства с тегло над 3,5 тона. В член 3, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014 обаче на държавите членки се позволява да освободят от това изискване превозните средства, посочени в член 13, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕО)	(5) За да се подобрят условията на труд на водачите, ***да се засили*** пътната безопасност и ***да се утвърди*** лоялната конкуренция, с Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета[9] се изисква монтирането на тахограф в товарни превозни средства с тегло над 3,5 тона ***като ключов инструмент за прилагане на правилата за времето за управление и почивка***. В член 3, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014 обаче на държавите членки се позволява да освободят от това

№ 561/2006.	изискване превозните средства, посочени в член 13, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006***, при условие че тези освобождавания не засягат целите на член 1 от настоящия регламент, а именно да се хармонизират условията на конкуренция между видовете вътрешен транспорт, по-специално автомобилния транспорт, да се подобрят условията на труд и пътната безопасност, както и да се насърчат по-ефективни практики за мониторинг и прилагане от страна на държавите членки, както и подобрени работни практики в сектора на автомобилния транспорт***.
[9] Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Изменение 12
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(6) Поради теглото на	(6) Поради теглото на

акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън обхвата на тези регламенти. ***Спазването на изискванията***, ***определени в Регламент (ЕО) № 561/2006*** и ***(ЕС) № 165/2014 изисква значителни усилия за операторите и водачите*** на превозни средства и ***води до забавяне*** на ***увеличаването*** на ***броя*** на ***електрическите*** леки ***търговски превозни средства с батерия***.

акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън обхвата на тези регламенти. ***Търговските превозни средства над 3,5 тона обаче продължават да представляват сериозен риск за безопасността поради теглото си*** и ***потенциалното въздействие при катастрофа с други участници в пътното движение. Задължителното използване на тахографи за тези превозни средства може да допринесе за намаляване на тези рискове, по-специално чрез предотвратяване на произшествия, свързани с умора, и насърчаване на справедливи условия на труд. Освен това, въпреки че понастоящем някои електрически микробуси тежат над 3,5 тона, съществува голям потенциал за намаляване на теглото им благодарение на развитието в конструкцията на батериите и използването на леки материали. Поради това е необходимо да се стимулира по-бързото преминаване към по-леки електрически микробуси, което ще предложат и допълнителни ползи за ползвателите под формата на подобрена енергийна ефективност и, съответно, по-ниски разходи за зареждане, както и по-широки ползи за обществото под формата на по-малко въздействие върху пътната инфраструктура и ползи за пътната безопасност под формата на намалени последици от пътнотранспортни произшествия.***

Or. en

Изменение 13
Рашел Блом, Роман Хайдер, Елизабет Диерингер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(6) ***Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън обхвата на тези регламенти. Спазването на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 изисква значителни усилия за операторите и водачите на*** превозни средства ***и води до забавяне*** на ***увеличаването на броя на електрическите леки търговски превозни средства с батерия***.	(6) ***Прагът от 3,5 тона, над който се прилагат правилата за тахографите, беше установен преди масовото въвеждане*** на ***задължителното оборудване за безопасност и емисии***, ***с което сега разполагат леките търговски*** превозни средства***. Това оборудване може да намали полезния товар и да доведе до надвишаване на този праг от съвременните микробуси с различни задвижващи системи, въпреки че изпълняват същите задачи по вътрешния транспорт като по-леките превозни средства. Освен това в Директива (ЕС) 2025/2205 Съюзът признава 4,25 тона като подходящо ограничение за този клас превозни средства, което позволява на притежателите на шофьорска книжка от категория B да управляват такива превозни средства. Поради това е целесъобразно да се хармонизират съответните ограничения в настоящия регламент, като същевременно се запази правото на държавите членки да вземат самостоятелни решения по отношение на националните транспортни операции.***

Or. en

Изменение 14
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(6) Поради теглото на ***акумулаторната батерия***, ***електрическите леки*** търговски превозни средства ***с батерия е възможно да*** надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014***, въпреки че имат същия полезен товар и варианти*** на ***употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене***, ***които са извън обхвата на тези регламенти. Спазването на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 изисква значителни усилия за операторите и водачите на превозни средства и води до забавяне на увеличаването на броя на електрическите леки търговски превозни средства с батерия.***	(6) Поради теглото на ***задължителните системи за безопасност***, ***с които са оборудвани леките*** търговски превозни средства***, те често*** надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014***. Независимо от вида*** на ***задвижването***, ***режимът за тежкотоварни камиони следва да се прилага само*** за ***леки търговски*** превозни средства ***с тегло над 4,25 тона***.

Or. en

Изменение 15
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(6) ***Поради теглото на акумулаторната батерия***, ***електрическите леки търговски превозни средства с батерия*** е ***възможно да надхвърлят теглото от***	(6) ***Прагът от 3,5 тона***, ***над който се прилагат правилата за тахографите,*** е ***установен преди въвеждането на задължителното оборудване за безопасност и емисии, с***

3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, ***въпреки че имат същия полезен*** товар и ***варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене***, ***които са извън обхвата*** на ***тези регламенти***. ***Спазването на изискванията***, ***определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и*** (ЕС) ***№ 165/2014 изисква значителни усилия за операторите и водачите на*** превозни средства ***и води до забавяне на увеличаването на броя*** на ***електрическите леки търговски превозни средства*** с ***батерия***.

което сега са разполагат всички леки търговски превозни средства, ***и което значително намалява полезния*** товар и ***кара съвременните микробуси с всякакъв тип задвижване да надхвърлят този праг***, ***въпреки че изпълняват същите задачи*** на ***национално равнище като по-леките превозни средства***. ***Освен това Съюзът вече е признал 4,25 тона като подходящо ограничение за този клас превозни средства в Директива*** (ЕС) ***2025/2205, която позволява на притежателите на шофьорска книжка от категория Б да управляват такива*** превозни средства***. Поддържането на праг за тахографи от 3,5, който Съюзът на практика е премахнал другаде, е непоследователно и с настоящия регламент тези ограничения следва да бъдат приведени в съответствие.***

Or. en

Изменение 16
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(6) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене,	(6) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и затова попадат в обхвата на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене,

които са извън обхвата на тези регламенти. Спазването на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 ***изисква значителни усилия за операторите*** и ***водачите на превозни средства и води до*** забавяне на увеличаването на броя на електрическите леки търговски превозни средства с батерия.	които са извън обхвата на тези регламенти. Спазването на изискванията, определени в Регламент (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014***, може да внесе допълнителни условия*** и ***да допринесе за*** забавяне на увеличаването на броя на електрическите леки търговски превозни средства с батерия.

Or. en

Изменение 17
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
((7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф за електрическите леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона.	***заличава се***

Or. en

Изменение 18
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Даниел Атард, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
((7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и	***заличава се***

операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф за електрическите леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона.

Or. en

Изменение 19
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(7) ***За да*** се ***намалят ненужните*** разходи за ***производителите и операторите*** на превозни средства, ***много от които са малки*** и ***средни предприятия***, ***следва*** да се ***премахне изискването за монтиране*** на ***тахограф за електрическите леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона***.	(7) ***Леките търговски превозни средства в диапазона от 3,5 до 4,25 тона*** се ***използват предимно от малки и средни предприятия, както и от занаятчии, които превозват инструменти и материали в рамките на вътрешния транспорт. Задълженията, свързани с тахографа, налагат периодични административни разходи и разходи за оборудване, които са непропорционални на тези дейности. Поради това е целесъобразно да се освободят всички превозни средства, използвани за превоз на товари в тази категория на масата, когато превозът не се извършва срещу заплащане, а за сметка на самото дружество или на водача, и когато управлението не представлява основната дейност на лицето, управляващо превозното средство, независимо от вида на задвижването, така че освобождаването да се основава на функцията и масата на превозното средство, а не на неговата задвижваща система, и да не поставя в произволно неравностойно***

положение конвенционалните или хибридните превозни средства, изпълняващи идентични задачи.

Or. en

Изменение 20
Рашел Блом, Елизабет Диерингер, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да ***се премахне*** изискването за монтиране на тахограф за ***електрическите леки*** търговски превозни средства с ***тегло под*** 4,25 тона.	(7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, ***държавите членки*** следва да ***имат възможност да премахнат*** изискването за монтиране на тахограф за ***леките*** търговски превозни средства с ***максимално допустима маса над 3,5 тона, но не по-голяма от*** 4,25 тона***, независимо от вида на задвижването им, когато тези превозни средства се използват изключително за вътрешен транспорт***.

Or. en

Обосновка

Това освобождаване следва да намали непропорционалната административна тежест за малките и средните предприятия и за занаятчиите, като в същото време не засяга съществуващите национални правила за движение, правомощията за контрол и правилата за работното време.

Изменение 21
Филип Оливие

Предложение за регламент
Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф за електрическите леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона.	(7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф за електрическите леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона ***на национално равнище, но да се прилага, когато тези превозни средства се използват за международен превоз на товари***.

Or. fr

Обосновка

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Изменение 22
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф	(7) За да се намалят ненужните разходи за производителите и операторите на превозни средства, много от които са малки и средни предприятия, следва да се премахне изискването за монтиране на тахограф

за ***електрическите*** леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона.	за ***всички*** леки търговски превозни средства с тегло под 4,25 тона.

Or. en

Изменение 23
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(7а) Интелигентните тахографи могат да допринесат за повишаване на оперативната ефективност на превозвачите, не само като ключов инструмент за прилагане на правилата на ЕС относно времето за управление и почивка, но и като сигурен и надежден източник на данни, който позволява по-ефективни практики в областта на логистиката и управлението на автопарка, включително по-добро планиране, мониторинг и разпределение на ресурсите.

Or. en

Изменение 24
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 7 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(7б) Като има предвид, че ролята на тахографите като ключов инструмент за прилагането на

правилата на Съюза относно времето за управление и почивка, подпомагайки съответно единното прилагане, лоялната конкуренция и защитата на работниците в сектора на автомобилния транспорт в целия Съюз, зависи от оперативната съвместимост между тахографите и оборудването и системите, използвани от контролните органи.

Or. en

Изменение 25
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за електрически леки търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози.	***заличава се***

Or. en

Изменение 26
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за електрически леки	***заличава се***

търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози.

Or. en

Изменение 27
Рашел Блом, Роман Хайдер, Елизабет Диерингер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за ***електрически*** леки търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози.	(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за леки търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози. ***Това освобождаване се отнася единствено до задължението за водене на отчетност и премахва дублиращата се административна тежест за операторите, по-специално за малките и средните предприятия и за занаятчиите. То не засяга ограниченията за работното време, предвидени в Директива 2002/15/ЕО, нито изискванията за тахографа, приложими за международния превоз и каботажа с превозни средства с тегло над 2,5 тона съгласно Регламент (ЕС) 2020/1054. Освобождаването също така не засяга националните правила за движение по пътищата и правомощията за тяхното прилагане.***

Or. en

Изменение 28
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за ***електрически леки търговски*** превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози.	(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози. ***Освобождаването се отнася само до задължението за записване и по никакъв начин не отслабва защитата на водачите. Ограниченията за работното време, предвидени в Директива 2002/15/ЕО, продължават да се прилагат изцяло за всички засегнати водачи, а международният превоз и каботажът с превозни средства с тегло над 2,5 тона остават предмет на изискванията за тахограф, предвидени в Регламент (ЕС) 2020/1054. По този начин освобождаването премахва дублиращата се административна тежест, без да се намаляват съществуващите социални гаранции или мерките за пътна безопасност.***

Or. en

Изменение 29
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за ***електрически леки търговски*** превозни средства, използвани изключително за вътрешни	(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи само за превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози. ***Освобождаването се отнася само до задължението за записване и***

превози.	***по никакъв начин не отслабва защитата на водачите. Ограниченията за работното време, предвидени в Директива 2002/15/ЕО, продължават да се прилагат изцяло за всички засегнати водачи, а международният превоз и каботажът с превозни средства с тегло над 2,5 тона остават предмет на изискванията за тахограф, предвидени в Регламент (ЕС) 2020/1054. По този начин освобождаването премахва дублиращата се административна тежест, без да се намаляват съществуващите социални гаранции или мерките за пътна безопасност.***

Or. en

Изменение 30
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Масимилиано Салини, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Адина-Йоана Вълян, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) ***Тъй като държавите членки определят дали*** да ***използват това изключение***, освобождаването следва да важи ***само*** за ***електрически*** леки търговски превозни средства, ***използвани изключително за*** вътрешни превози.	(8) ***За да се гарантира ефективното функциониране на единния пазар и*** да ***се улесни трансграничното движение на превозни средства с нулеви емисии от категория N2 с максимално допустима маса над 3,5 тона, но непревишаваща 4,25 тона***, освобождаването следва да важи за леки търговски превозни средства ***с нулеви емисии от категория N2 с тегло между 3,5 и 4,25 тона, независимо дали извършват*** вътрешни ***или трансгранични*** превози.

Or. en

Обосновка

Действащото законодателство на ЕС санкционира електрическите леки търговски превозни средства (3,5 – 4,25 тона), тъй като теглото на акумулаторната им батерия ги подлага на изисквания за тахограф и ограничител на скоростта, които не се прилагат за еквивалентни микробуси, задвижвани с изкопаеми горива. Това несъответствие възпрепятства възприемането на нулеви емисии сред МСП, вреди на конкурентоспособността на производителите и подкопава целите на ЕС в областта на климата. За да се реши този проблем и да се насърчи по-чистият транспорт, в текста се предлага тези превозни средства с нулеви емисии от категория N2 да бъдат освободени от тези изисквания за устройствата и да се премахнат строгите регионални ограничения за транспорта.

Изменение 31
Мария Грапини

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи ***само*** за електрически леки търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни превози.	(8) Тъй като държавите членки определят дали да използват това изключение, освобождаването следва да важи за електрически леки търговски превозни средства, използвани изключително за вътрешни ***и външни*** превози.

Or. ro

Изменение 32
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 9

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(9) За да се намали тежестта, която монтажът и употребата на тахограф създава за непрофесионалните водачи, които управляват големи кемпинг-автомобили с нетърговска цел, както	***заличава се***

и въздействието, което тя може да има върху търсенето на такива превозни средства, националните органи следва да могат да освобождават тези превозни средства и дейности от правилата за време за управление и почивка и употреба на тахограф, при условие че не се застрашават целите, посочени в член 1 от въпросния регламент.

Or. en

Изменение 33
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Съображение 9

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(9) За да се намали тежестта, която монтажът и употребата на тахограф ***създава*** за непрофесионалните водачи, които управляват големи къмпинг-автомобили с нетърговска цел, както и въздействието, което тя може да има върху търсенето на такива превозни средства, националните органи следва да могат да освобождават тези превозни средства и дейности от правилата за време за управление и почивка и употреба на тахограф, при условие че не се застрашават целите, посочени в член 1 от въпросния регламент.	(9) За да се намали тежестта, която ***правилата относно времето за управление и времето за почивка, както и*** монтажът и употребата на тахограф ***създават*** за непрофесионалните водачи, които управляват големи къмпинг-автомобили с нетърговска цел, както и въздействието, което тя може да има върху търсенето на такива превозни средства, националните органи следва да могат да освобождават тези превозни средства и дейности от правилата за време за управление и почивка и употреба на тахограф, при условие че не се застрашават целите, посочени в член 1 от въпросния регламент.

Or. en

Изменение 34
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер

Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Даниел Атард, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 9

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(9) За да се ***намали тежестта, която монтажът*** и ***употребата*** на тахограф ***създава за непрофесионалните*** водачи, които управляват големи къмпинг-автомобили с нетърговска цел, както и въздействието, което тя може да има върху търсенето на такива превозни средства, националните органи следва да могат да освобождават тези превозни средства и дейности от правилата за време за управление и почивка и употреба на тахограф, при условие че не се застрашават целите, посочени в член 1 от въпросния регламент.	(9) За да се ***осигури правна яснота относно монтирането*** и ***използването*** на тахограф ***от непрофесионални*** водачи, които управляват големи къмпинг-автомобили с нетърговска цел, както и въздействието, което тя може да има върху търсенето на такива превозни средства, националните органи следва да могат да освобождават тези превозни средства и дейности от правилата за време за управление и почивка и употреба на тахограф, при условие че не се застрашават целите, посочени в член 1 от въпросния регламент.

Or. en

Изменение 35
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Даниел Атард, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 10

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(10) С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета се позволява одобряването на типа на моторни превозни средства по отношение на нивото на шума и акустичните системи за сигнализиране за превозно средство чрез Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета[10] или чрез правилата на ООН, включително правила № 138[11], № 51[12] и	(10) С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета се позволява одобряването на типа на моторни превозни средства по отношение на нивото на шума и акустичните системи за сигнализиране за превозно средство чрез Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета[10] или чрез правилата на ООН, включително правила № 138[11], № 51[12] и

№ 59[13] на ИКЕ на ООН. С тази паралелна система се създава риск от разпокъсаност на пазара. Освен това Регламент (ЕС) № 540/2014 е загубил актуалност поради липса на актуализации в сравнение с трите правила на ИКЕ на ООН, посочени по-горе. За да се гарантира последователна рамка и пълно съгласуване с правилата на ООН, Регламент (ЕС) № 540/2014 следва да бъде отменен и приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 следва да се измени, така че да се позволи спазване само на приложимите правила на ООН.

[10] Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО (ОВ L 158, 27.5.2014 г., стр. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Правило № 138 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — единни разпоредби за одобряване на тихи пътни превозни средства по отношение на тяхната намалена чуваемост [2017/71] (ОВ L 9, 13.1.2017 г., стр. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71((1)/ОВ).

[12] Правило № 51 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно

№ 59[13] на ИКЕ на ООН. С тази паралелна система се създава риск от разпокъсаност на пазара. Освен това Регламент (ЕС) № 540/2014 е загубил актуалност поради липса на актуализации в сравнение с трите правила на ИКЕ на ООН, посочени по-горе. За да се гарантира последователна рамка и пълно съгласуване с правилата на ООН, Регламент (ЕС) № 540/2014 следва да бъде отменен и приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 следва да се измени, така че да се позволи спазване само на приложимите правила на ООН. ***Това привеждане в съответствие не следва да води до намаляване на равнището на защита срещу шума от пътното движение, нито да възпрепятства Съюза да приема по-строги изисквания, когато това е необходимо за защита на общественото здраве, уязвимите участници в пътното движение и градската среда.***

[10] Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО (ОВ L 158, 27.5.2014 г., стр. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Правило № 138 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — единни разпоредби за одобряване на тихи пътни превозни средства по отношение на тяхната намалена чуваемост [2017/71] (ОВ L 9, 13.1.2017 г., стр. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71((1)/ОВ).

[12] Правило № 51 на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно

одобряването на моторни превозни средства, имащи най-малко четири колела, по отношение на излъчването на звук от тях [2018/798] (ОВ L 138, 4.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).	одобряването на моторни превозни средства, имащи най-малко четири колела, по отношение на излъчването на звук от тях [2018/798] (ОВ L 138, 4.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).
[13] Правило № 59 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобряването на резервни шумозаглушителни уредби [2025/844] (ОВ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	[13] Правило № 59 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) – Единни предписания относно одобряването на резервни шумозаглушителни уредби [2025/844] (ОВ L, 2025/844, 30.4.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).
	Or. en

Изменение 36
Никола Минчев, Валери Дево, Катри Кулмуни, Свеня Хан, Андреас Глюк

Предложение за регламент
Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(10а) Наличието и финансовата достъпност на инфраструктурата за зареждане с електроенергия във всички държави членки са ключови фактори за навлизането на електрически превозни средства сред европейските граждани и предприятия, тъй като оказват значително влияние върху решенията за покупка на потребителите. Поради това инвестициите в обширна и съвместима инфраструктура за зареждане с електроенергия са от съществено значение за осигуряване на по-широко разпространение на мобилността с нулеви емисии, както и за насърчаване на използването на електрическата енергия при хибридните превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа, като по този

начин се подпомага предвиденият им принос към намаляването на емисиите на CO_2. Необходима е подходяща инфраструктура за зареждане с електроенергия на територията на целия Съюз, за да се гарантира удобство за потребителите, да се улесни трансграничната мобилност и да се подпомогне правилното функциониране на вътрешния пазар.

Or. en

Изменение 37
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(10а) Превозните средства, произведени в съответствие с приложимите регулаторни изисквания към момента на тяхното производство, не следва да подлежат на последващи ограничения по отношение на тяхната регистрация, продажба или въвеждане в експлоатация единствено поради влизането в сила на нови технически изисквания, които не засягат прилагането на предпазни мерки или коригиращи действия в случаите, когато превозните средства представляват сериозен риск за безопасността или околната среда, нито следва да възпрепятстват приемането на бъдещи мерки въз основа на надлежно обосновани доказателства.

Or. en

Обосновка

За да се премахне разпокъсаността на пазара и административната тежест, произтичаща от нехармонизираните национални процедури за освобождаване при излизане от серийно производство, като например различните механизми за квоти или крайни срокове, рамката за регистрация следва да бъде опростена. Настоящите процедури създават ненужна бюрокрация както за сектора, така и за националните компетентни органи. Следователно, ако датата на производство на превозното средство предхожда прилагането на ново правно изискване, неговият сертификат за съответствие следва да остане валиден, като по този начин се премахне необходимостта от обременяващи процедури за освобождаване на превозни средства, излизащи от серийно производство.

Изменение 38
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за	(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна ***и представлява необходима първа стъпка за насърчаване на разработването и инсталирането на двупосочни зарядни станции. В същото време акумулаторните батерии в електрическите превозни средства предлагат голям потенциал за временно съхранение и връщане в електропреносната мрежа на електроенергия от възобновяеми източници чрез двупосочно презареждане, когато тя не е необходима на предприятията и домакинствата***. Хармонизираният

изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/6311(5). Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, ***оправомощаването следва да се предостави в*** Регламент (ЕС) 2018/858***, така че*** Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.

подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/6311(5) ***или в преразгледаната рамка за измервателните уреди (Директива (ЕС) 2026/706[15а]). За целите на двупосочното зареждане Директива (ЕС) 2018/2001[15б] (RED III) и член 14 от Регламент (ЕС) 2023/1542[15в] (Регламент относно батериите) изискват от превозните средства да записват данни, които производителите трябва да предоставят***. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, ***с*** Регламент (ЕС) 2018/858 ***следва да се упълномощи*** Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически

превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи***, като същевременно се гарантира съгласуваност с изискванията на Директива RED III, Регламента за батериите и Акта за данните***[15г]*.*

---

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15а] Директива (ЕС) 2026/706 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2026 година за изменение на Директива 2014/32/ЕС по отношение на измервателните системи за оборудване за захранване на електрически превозни средства и за колонки за сгъстен газ и на електромерите, разходомерите за газ и средствата за измерване на термална енергия (ОВ L, 2026/706 г., 20.3.2026 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15б] Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 година за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82—209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/20

24-07-1(6).

[15в] Регламент (ЕС) 2023/1542 на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2023 година за батериите и негодните за употреба батерии, за изменение на Директива 2008/98/ЕО и Регламент (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на Директива 2006/66/ЕО (ОВ L 191, 28.7.2023 г., стр. 1—117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-3(1)

[15г] Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2023 година относно хармонизирани правила за справедлив достъп до данни и за тяхното използване и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и Директива (ЕС) 2020/1828 (Акт за данните) (ОВ L, 2023/2854, 22.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Изменение 39
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(11) Тъй като ***технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и*** броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към	(11) Тъй като броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност

оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за ***свързване на превозни средства към електрическата мрежа***, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.

на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за ***интелигентното зареждане***, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи. ***Това оправомощаване следва да се ограничи до физическото свързване и протокола за комуникация за еднопосочно интелигентно зареждане – какъв ще е щепселът, какъв кабелът и какъв комуникационният формат – и следва да се основава на стандартите, които вече с избрани от Съюза***

съгласно Регламент (ЕС) 2023/1804, по-специално системата за комбинирано зареждане, а за тежкотоварните превозни средства – мегаватови системи за зареждане. Всяко участие в услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа или двупосочен пренос на енергия следва да остане доброволно и да изисква изричното и отменимо съгласие на собственика на превозното средство; оправомощаването не следва да създава косвени задължения за собствениците на превозни средства да споделят данни или да участват в схеми за балансиране на мрежата.

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Изменение 40
Никола Минчев, Катри Кулмуни, Валери Дево

Предложение за регламент
Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(11) Тъй като технологиите за	(11) Тъй като технологиите за

задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. ***Затова, за*** да се осигури оперативна съвместимост ***между превозните средства***, ***инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването*** следва да ***се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858***, ***така че Комисията*** да ***определи*** техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло

задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. ***За*** да се осигури ***тази*** оперативна съвместимост, ***Комисията*** следва да ***приеме делегиран акт***, ***в който*** да ***се определят*** техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и

електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.	стационарните електроенергийни системи. ***В делегирания акт следва също така да се определи обозначение за „готовност за V2G“, което да се включи в сертификата за съответствие на превозните средства, както и съответната методика за проверка на съответствието. Делегираният акт следва да бъде приет в срока, определен в Регламент (ЕС) 2018/858, за да се гарантира навременна и съгласувана рамка на Съюза.***
[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Изменение 41
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на	(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на

пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и

пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и

стационарните електроенергийни системи.

стационарните електроенергийни системи. ***Това оправомощаване следва да се ограничи до физическото свързване и протокола за комуникация.***

---

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Изменение 42
Мария Грапини

Предложение за регламент
Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо	(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо

значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.

_____

значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. ***Липсата на хармонизиран подход би могла да доведе до фрагментиране на единния пазар и до създаване на неравни условия за потребителите.*** Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, оправомощаването следва да се предостави в Регламент (ЕС) 2018/858, така че Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.

_____

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Изменение 43
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс	(11) Тъй като технологиите за задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства се развиват с бързи темпове и броят на електрическите превозни средства на пазара се увеличава, оперативната съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа става все по-важна. Хармонизираният подход към оперативната съвместимост на равнището на Съюза е от решаващо значение за избягване на разпокъсаност на определени технически изисквания, които се разработват извън рамката на одобряване на типа на превозните средства, по-специално по отношение на въвеждането на преработените мрежови кодекси (мрежов кодекс

относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, ***оправомощаването следва да се предостави*** в Регламент (ЕС) 2018/858, ***така че*** Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.

относно присъединяването на потребители, определен с Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията[14] и мрежов кодекс за изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа, определен в Регламент (ЕС) 2016/631[1(5)]. Затова, за да се гарантират хармонизирани възможности на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства и да бъде възможна работата на оперативно съвместими услуги за свързване на превозни средства към електрическата мрежа, превозните средства ще трябва да отговарят на определени технически изисквания. Затова, за да се осигури оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, в Регламент (ЕС) 2018/858 ***следва да се предвиди изискване с конкретен срок***, ***съгласно което*** Комисията да определи техническите изисквания по отношение на комуникацията и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи.

---

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за

[14] Регламент (ЕС) 2016/1388 на Комисията от 17 август 2016 г. за установяване на мрежов кодекс относно присъединяването на потребители (ОВ L 223, 18.8.2016 г., стр. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Регламент (ЕС) 2016/631 на Комисията от 14 април 2016 г. за установяване на Мрежов кодекс за

изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	изискванията за присъединяване на производителите на електроенергия към електроенергийната мрежа (ОВ L 112, 27.4.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Изменение 44
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Пал Секереш, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(11а) Оперативната съвместимост, осигурена съгласно настоящия регламент, свързва превозните средства постоянно и двупосочно с инфраструктурата за зареждане с електроенергия и електроенергийната мрежа, като по този начин превръща киберсигурността на свързаните превозни средства в неразделна част от сигурността на самата енергийна система. Превозните средства, които поддържат непрекъсната връзка с външни сървъри и получават софтуерни актуализации по безжичен път, повдигат, от гледна точка на сигурността, същите въпроси, които вече са разгледани по отношение на телекомуникационното оборудване и оборудването за енергийната инфраструктура чрез набора от инструменти за киберсигурност на 5G, който позволява на държавите членки да ограничават достъпа на доставчици с висок риск до критични функции въз основа на координирана оценка на риска, а не чрез категорично изключване на основание произход. Поради това Комисията следва да оцени необходимостта от създаване

на европейска рамка за киберсигурност на свързаните превозни средства на база основаната на риска логика на този инструментариум и при необходимост да представи предложение. До създаването на такава рамка държавите членки следва да запазят правомощията си да предприемат пропорционални мерки, когато това се налага от критични случаи на употреба, като например близост до отбранителни съоръжения, критична национална инфраструктура или автопаркове на държавната администрация.

Or. en

Изменение 45
Сигрид Фрийс, Гербен-Ян Гербранди, Иван Веругстрат, Стине Босе

Предложение за регламент
Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(11а) Въвеждането на възможности за гъвкавост по отношение на съответствието съгласно стандартите за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства и [преразглеждането на Регламент (ЕС) 2019/63] ще позволи да продължи използването на двигатели с вътрешно горене. Тези възможности за гъвкавост не следва да понижават целите на Съюза в областта на климата, качеството на въздуха и общественото здраве. За да се запази съгласуваността между стандартите за CO_2 и правилата на Съюза за одобряване на типа, Комисията следва да оцени дали Регламент (ЕС) 2024/1257 (рамката Евро (7) продължава да бъде

ефективен в подкрепа на прехода към мобилност с нулеви емисии, включително чрез строги изисквания относно емисиите на замърсители, дълготрайността на акумулаторната батерия и експлоатационните характеристики на превозните средства в реални условия. Когато при тази оценка се установи наличието на рискове, че регулаторните възможности за гъвкавост може да забавят намаляването на емисиите, да удължат използването на по-замърсяващи превозни средства или да подкопаят целта на Съюза за неутралност по отношение на климата, Комисията следва да обмисли подходящи законодателни мерки за укрепване на рамката Евро 7.

Or. en

Регламент (ЕС) 2019/63, Регламент (ЕС) 2024/1257.

Изменение 46
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт ***е ръководен най-вече от растежа на продажбите*** на ***луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността*** на ***този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово***. С целеви регулаторни мерки (***по-дълъг преходен период*** за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт ***изисква регулаторни рамки, които стимулират действителното намаляване*** на ***емисиите, като същевременно запазват технологичната неутралност, избора*** на ***потребителите и финансово достъпната мобилност***. С целеви регулаторни мерки (***по-дълги преходни периоди*** за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като

схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) ***предимства***, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се ***допринесе за подобряването*** на ***финансовата достъпност*** на ***малките електрически превозни*** средства. ***Към момента обаче в рамката*** за ***одобряване*** на ***типа не е предоставено правно определение*** за ***малко електрическо превозно средство***. Затова ***е подходящо*** да се ***въведе под-категория в съществуващата категория*** превозни средства ***M1***.

схеми за субсидиране) и нефискални ***мерки*** (като запазено паркомясто), в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се ***подпомага навлизането на пазара на високоефективни превозни средства с нулеви емисии. При разработването на такива мерки следва да се обърне по-голямо внимание на обективните критерии, свързани с емисиите, включително потреблението на енергия, теглото на превозните средства и технологичната ефективност. Малкият размер по своята същност не води до по-ниски разходи за закупуване или оперативни разходи. Малките електрически превозни средства се използват предимно като втори автомобил, докато домакинствата с по-ниски доходи обикновено разчитат*** на ***пазара на употребявани автомобили и често се сблъскват с ограничен достъп до инфраструктура за зареждане, а много домакинства, особено семействата, разчитат на автомобили, които осигуряват достатъчен капацитет за пътници, багажно пространство и пробег,*** за ***да задоволят ежедневните си нужди от мобилност***. Затова ***целта за финансово достъпна и устойчива мобилност не следва*** да се ***ограничава до насърчаване на по-малките*** превозни средства***, а следва също така да подкрепя по-големите семейни превозни средства, когато те постигат високо равнище на енергийна ефективност. Поради това регулаторната диференциация следва да се основава на обективни и измерими параметри, свързани с емисиите, по-специално енергийната ефективност. Подобен подход би насърчил реално намаляване на емисиите на CO2, би подпомогнал технологично неутралните иновации и би засилил стимулите за непрекъснато подобряване на***

енергийната ефективност във всички сегменти превозните средства. За разлика от това, критериите, основани на дължината на превозното средство, може да стимулират незначителни корекции на размерите, за да се получат регулаторни предимства, като същевременно не се предоставя пряко възнаграждение за подобрена технологична ефективност и достъпност.

Or. en

Изменение 47
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо ***електрическите*** превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход ***към технологична неутралност***, е необходимо ***превозните средства с нулеви емисии и леките търговски*** превозни средства да се направят по-достъпни финансово ***и да се разшири обхватът на наличните на пазара технологии за насърчаване на изцяло електрически превозни средства, превозни средства с горивни елементи и други превозни средства, задвижвани с водород, както и превозни средства с двигател с вътрешно горене или хибридни превозни средства, работещи изключително с неутрално по отношение на CO2 гориво***. С целеви

предоставено правно определение за малко ***електрическо*** превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в ***съществуващата категория*** превозни средства M1.

регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. ***Въпреки че понятието за превозни средства с нулеви емисии е въведено в Регламент (ЕС) 2019/631,*** към момента обаче в рамката ***на Съюза*** за одобряване на типа ***на превозните средства*** не е предоставено правно определение за малко превозно средство ***с нулеви емисии***. Затова е подходящо да се въведе ***нова*** под-категория ***за превозни средства с нулеви емисии*** в ***съществуващите категории превозни средства M1 и N1. Определението за „малко превозно средство с нулеви емисии“ като подкатегория в категориите превозни средства M1 и N1 в настоящия регламент е взаимосвързано с определението за превозни средства с нулеви емисии или с разпоредбите за суперкредити съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета, или с изискванията за ниски въглеродни емисии в контекста на обществените поръчки и схемите за публично подпомагане, и, когато е уместно, с произтичащите от това промени в разпоредбите относно одобряването на типа. Поради това, в случай на законодателни промени в тези области, Комисията следва да бъде оправомощена да ги отрази в правилата за одобряване на типа чрез делегирани актове.***

Or. en

Изменение 48
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки ***(по-дълъг преходен период за новите изисквания***, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства***, което допринесе също така за по-широката тенденция към по-големи и по-тежки превозни средства по пътищата***. За да се осигури обаче последователността на този преход, ***да се разшири неговото въздействие и да се гарантира лоялна конкуренция на вътрешния пазар,*** е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово ***за потребителите***. ***Мерките за насърчаване на по-малки електрически превозни средства на по-достъпни цени следва да продължат да бъдат в съответствие с целите на Съюза в областта на безопасността***, ***включително по отношение на защитата на пътниците и на уязвимите участници в движението по пътищата.*** С целеви регулаторни мерки ***(***целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства ***и да се укрепи доверието на потребителите. За да се защитят работните места, квалификацията и добавената стойност в промишлеността в***

рамките на ЕС, производителите следва да бъдат стимулирани да инвестират в малки електрически превозни средства, включително чрез даване на приоритет на компонентите „Произведено в ЕС“ при възлагането на обществени поръчки и декарбонизацията на корпоративните автопаркове, както е предвидено в Регламент (ЕС) XXXX/XXXX[15д] [предложение за създаване на рамка от мерки за ускоряване на промишления капацитет и декарбонизацията в стратегически сектори] („Акт за ускоряване на промишлеността“). Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1 ***с цел да се изясни регулаторната рамка, да се улесни прилагането на тези мерки и да се гарантира съгласуваността на вътрешния пазар***.

[15д] Регламент (ЕС) XXXX/XXXX на Европейския парламент и на Съвета [...] за създаване на рамка от мерки за ускоряване на промишления капацитет и декарбонизацията в стратегически сектори и за изменение на регламенти (ЕС) 2018/1724, (ЕС) 2024/1735 и (ЕС) 2024/3110 (OJ...).

Or. en

Изменение 49
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели ***електрически*** превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо ***електрическите превозни средства*** да се ***направят по-достъпни*** финансово. С целеви регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на ***малките електрически*** превозни средства. Към момента ***обаче*** в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко ***електрическо*** превозно средство***. Затова*** е ***подходящо*** да се въведе ***под-категория*** в съществуващата категория превозни средства M1.	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо да се ***разшири предлагането на*** финансово ***достъпни превозни средства с ниски емисии***. С целеви регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на ***произведените в Съюза малки*** превозни средства ***с ниски емисии. Целта за финансова достъпност се постига най-добре, като подкатегорията се определи въз основа на емисионните показатели на превозното средство, а не въз основа на конкретна технология за задвижване. Поради това критериите за допустимост следва да обхващат всички превозни средства, отговарящи на изискванията за превозни средства с нулеви и ниски емисии по смисъла на член 3, параграф 1, буква м) от Регламент (ЕС) 2019/631, включително превозни средства, задвижвани с възобновяеми горива по смисъла на член 2, точка 22а от Директива (ЕС) 2018/2001, като например биогоривата, определени в член 2, точка 33 от същата директива, и възобновяемите горива от небиологичен произход, както са определени в член 2, точка 36 от същата директива, независимо от вида на задвижването им. Тъй като***

към момента в рамката за одобряване на типа не е предоставено ***такова*** правно определение за малко превозно средство***,*** е ***целесъобразно*** да се въведе ***подкатегория*** в ***рамките на*** съществуващата категория превозни средства M1. ***За да се гарантира, че ползите, свързани с тази подкатегория, подпомагат европейското производство, критериите за допустимост следва да бъдат обвързани с изискването превозното средство да е с произход от Съюза. Критериите за определяне на произхода от Съюза за целите на тази подкатегория следва да бъдат установени чрез законодателен акт, приет в съответствие с обикновената законодателна процедура, в съответствие с методиката, която предстои да бъде определена съгласно Регламент [Акт за ускоряване на промишлеността, 2026/0068 (COD)].***

Or. en

Изменение 50
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо ***електрическите превозни средства*** да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо ***превозните средства с ниски емисии*** да се направят по-достъпни финансово***, като се осигури технологична неутралност***. С целеви регулаторни мерки (по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви

превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.

стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства), фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.

Or. en

Изменение 51
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки ***(по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства)***, фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки, фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо

превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.

превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.

Or. en

Изменение 52
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Съображение 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки ***(по-дълъг преходен период за новите изисквания, целеви стимули в стандартите за емисии на CO_2 от превозни средства)***, фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.	(12) Преходът към по-устойчив автомобилен транспорт е ръководен най-вече от растежа на продажбите на луксозни модели електрически превозни средства. За да се осигури обаче последователността на този преход, е необходимо електрическите превозни средства да се направят по-достъпни финансово. С целеви регулаторни мерки, фискални (като схеми за субсидиране) и нефискални (като запазено паркомясто) предимства, в съответствие с правилата за държавната помощ, когато е приложимо, може да се допринесе за подобряването на финансовата достъпност на малките електрически превозни средства. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за малко електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.

Or. en

Изменение 53
Рашел Блом, Роман Хайдер, Елизабет Диерингер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12а) Коефициентът на използваемост е предпоставката, използвана в законодателството на Съюза, за да се определи продължителността на електрическото задвижване на хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа. Преразглеждането, което ще прилага от 2027 г. съгласно Регламент (ЕС) 2023/443 на Комисията, би намалило значително тази прогноза и по този начин би влошило официалните показатели за емисиите на CO_2 на хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Това преразглеждане обаче се основава на данни за съществуващия автомобилен парк и условията за зареждане, докато се очаква капацитетът на акумулаторните батерии, достъпността на зареждането и поведението на ползвателите да продължат да се развиват. Прилагането на това намаление без актуализирани представителни данни от реални условия създава риск от изключване на хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа от категориите на превозните средства с нулеви и ниски емисии, схемите за обществени поръчки и националните системи за стимулиране, дори и в

случаите, когато реалните им експлоатационни показатели биха обосновали запазването на допустимостта им. Поради това коефициентът на използваемост следва да продължи да се основава на представителни и актуални данни и не следва да подкопава технологично неутралния подход към достъпна мобилност с ниски емисии.

Or. en

Изменение 54
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12а) Въпреки че общите разходи за собственост на задвижвано с акумулаторна батерия електрическо превозно средство през целия му експлоатационен срок са по-ниски от тези на превозно средство с двигател с вътрешно горене, главно поради по-ниските разходи за поддръжка и гориво, по-високата покупна цена на ново електрическо превозно средство често е значителна пречка за потребителите. Националните социални модели на лизинг, особено тези, насочени към домакинствата с ниски и средни доходи, се оказаха ефективни за ускоряване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии, като по този начин се намалиха зависимостта от изкопаеми горива и въздействието на колебанията на цените. Държавите членки следва да бъдат насърчавани да създадат да създадат регулаторна рамка за социален лизинг, насочена

по-специално към домакинствата с ниски и средни доходи, уязвимите ползватели на транспорт и работниците. За тази цел държавите членки се насърчават да използват наличните фондове на ЕС, по-специално Социалния фонд за климата, създаден с Регламент (ЕС) 2023/955[15e].

[15e] Регламент (ЕС) 2023/955 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за създаване на Социален фонд за климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2021/1060 (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Изменение 55
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12а) В очакване на предложението на Комисията относно неутралните по отношение на CO_2 горива, както е предвидено в съображение 11 от Регламент (ЕС) 2023/851, и като се имат предвид текущите преговори за неговото преразглеждане, в настоящия регламент неутралните по отношение на CO_2 горива се считат за всички горива, определени в Директива (ЕС) 2018/2001 за енергията от възобновяеми източници, при условие че отговарят на критериите за устойчивост на посочената директива и свързаните с

нея делегирани актове, когато в производството на горива е обвързано същото количество CO_2 от биомаса, атмосферен въздух или източници на рециклиран въглерод, каквото се отделя по време на изгарянето във фазата на употреба. Тези горива следва да включват възобновяеми и/или синтетични горива, например биогорива, биогаз, горива от биомаса, възобновяеми течни и газообразни транспортни горива от небиологичен произход (RFNBO) или рециклирани въглеродни горива (RCF), както и биогорива, произведени от суровините, посочени в приложение IX към Регламент 2018/2021.

Or. en

Изменение 56
Сигрид Фрийс, Иван Веругстрат, Гербен-Ян Гербранди, Паскал Канфен, Стине Босе

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12а) Хибридните електрически превозни средства с външно зареждане могат да допринесат ефективно за постигането на целите на Съюза в областта на климата само когато регламентираните за тях стойности на емисиите на CO_2 отразяват реалните им експлоатационни характеристики. Поради това коефициентът на използваемост, използван за определяне на претеглените емисии на CO_2 от такива превозни средства съгласно рамката за одобряване на типа, следва да се оценява редовно от Комисията въз основа на данни в реални условия, включително данни за

действителните дялове на шофиране с електрическа енергия, разхода на гориво, разхода на електроенергия и поведението при зареждане. Когато се установи, че стойностите от одобряването на типа не са представителни за показателите в реални условия, Комисията следва да коригира съответната методика и когато е целесъобразно, да приложи корекционни коефициенти, за да гарантира екологосъобразността и ефективността на настоящия регламент (ЕС) 2019/613.

Or. en

Регламент (ЕС) 2019/613.

Обосновка

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Изменение 57
Йенс Гизеке

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12а) В същото време високоефективните електрически превозни средства могат да допринесат значително за намаляване на потреблението на енергия, експлоатационните разходи за потребителите и натоварването върху електроенергийните системи. С цел да се насърчи разработването и

навлизането на пазара на такива превозни средства, е целесъобразно да се създаде специална категория за високоефективни електрически превозни средства и да се предоставят целеви стимули, включително чрез механизъм за суперкредити в рамките на стандартите за емисии на CO_2. Към момента обаче в рамката за одобряване на типа не е предоставено правно определение за високоефективно електрическо превозно средство. Затова е подходящо да се въведе под-категория в съществуващата категория превозни средства M1.

Or. en

Обосновка

Високоефективните електрически превозни средства спомагат за намаляване на текущите разходи за потребителите, намаляване на общото търсене на енергия и на натиска върху електроенергийните системи. За да се гарантира насърчаването на разработването на енергийноефективни превозни средства, следва да се въведе ново облекчение.

Изменение 58
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12a) Коефициентът на използваемост, използван за определяне на официалните емисии на CO_2 от хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, беше преразгледан с Регламент (ЕС) 2023/443 на Комисията на два етапа, като вторият етап се прилага от 1 януари

2027 г. След разработването на това преразглеждане хибридните задвижващи системи с възможност за включване към електрическата мрежа значително увеличиха пробега си в електрически режим на задвижване, както и дела си на управление с електрическо задвижване в реални условия. Следователно прилагането на стъпката от 2027 г. би подценило резултатите на най-съвременните превозни средства и би обезкуражило продължаващите инвестиции в преходна технология, която продължава да бъде важна за финансовата достъпност и за регионите с ограничена инфраструктура за зареждане с електроенергия. Поради това е целесъобразно да се запазят параметрите на коефициента на използваемост, приложими през 2025 и 2026 г.

Or. en

Изменение 59
Даниел Атард

Предложение за регламент
Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(12а) При въвеждането на новата подкатегория превозни средства M1E следва да се вземат предвид специфичните условия на малките пазари и пазарите с дясно кормилно управление с цел да се гарантират достъпни цени, достъп до пазара и пропорционални разходи за привеждане в съответствие.

Or. en

Обосновка

Да се гарантира, че предложената категория M1E остава търговски жизнеспособна за малките пазари и пазарите с дясно кормилно управление.

Изменение 60
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 13

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
((13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-категория малки електрически превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в сравнение с по-тежките и по-скъпите.	***заличава се***

Or. en

Изменение 61
Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 13

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
((13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-	***заличава се***

категория малки електрически превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в сравнение с по-тежките и по-скъпите.

Or. en

Изменение 62
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 13

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова подкатегория малки електрически превозни средства, следва да се ***взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите*** за ***развойна дейност***, ***което новите изисквания е възможно да имат върху*** тези превозни средства в ***сравнение*** с ***по-тежките и по-скъпите***.	(13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова подкатегория малки електрически превозни средства, следва да се ***вземат предвид определен брой параметри, за да се гарантира, че те осигуряват максимална безопасност*** за ***крайните ползватели и другите участници в пътното движение***, ***по-специално уязвимите участници в пътното движение, като пешеходци и велосипедисти, тъй като*** тези превозни средства ***са специално предназначени да се движат*** в ***градските райони. Поради това за тази нова подкатегория превозни средства следва да се осигури най-малко съответствие с приложимите изисквания за леките пътнически автомобили от категория M1 съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144.***

Or. en

Изменение 63
Мария Грапини

Предложение за регламент
Съображение 13

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-категория малки електрически превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в сравнение с по-тежките и по-скъпите.	(13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-категория малки електрически превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в сравнение с по-тежките и по-скъпите. ***Това е необходимо, за да не се възпрепятства развитието и използването на малки електрически превозни средства.***

Or. ro

Изменение 64
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Съображение 13

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-категория ***малки електрически*** превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в сравнение с	(13) Когато се вземат решения за датите на прилагане на бъдещите изисквания за моторни превозни средства, засягащи тази нова под-категория превозни средства, следва да се взема под внимание пропорционално по-високото въздействие върху разходите за развойна дейност, което новите изисквания е възможно да имат върху тези превозни средства в

по-тежките и по-скъпите.	сравнение с по-тежките и по-скъпите.

Or. en

Изменение 65
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(13а) Регламент (ЕС) 2019/2144 беше приет през 2019 г. и следва да бъде преразгледан през 2027 г., за да се актуализират изискванията му с оглед на най-новите технологични развития, които гарантират максималната безопасност за участниците в движението по пътищата, особено за уязвимите участници в движението. Някои актуализации на тези изисквания вече са в ход в рамките на работата на ИКЕ на ООН, в която участва и ЕС, за адаптиране на изискванията за показателите на превозните средства. Тези актуализации, както и евентуалното ново оборудване за безопасност като част от прегледа на Регламент (ЕС) 2019/2144, следва да се прилагат за превозните средства от категория M1E, за да се гарантира пътната безопасност и да се допринесе за постигането на целите на ЕС в тази област. Освен това настоящите изисквания съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 следва да останат непроменени.

Or. en

Изменение 66
Никола Минчев, Валери Дево, Катри Кулмуни, Свеня Хан, Андреас Глюк

Предложение за регламент
Съображение 14

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(14) Както е обявено в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор, Комисията предстои да изготви препоръка на Комисията с варианти за схеми за стимулиране, които са доказано ефективни за насърчаване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии ***и са*** в съответствие с правилата в областта на конкуренцията. Препоръките до държавите членки за фискални (т.е. субсидии за закупуване, освобождаване от данъци, освобождаване от такса за изминато разстояние) и нефискални (т.е. разпределяне на права за паркиране въз основа на размер, специализирана инфраструктура за зареждане с електроенергия и т.н.) мерки също биха могли да се основават на новата под-категория превозни средства — малки електрически леки автомобили.	(14) Както е обявено в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор, Комисията предстои да изготви препоръка на Комисията с варианти за схеми за стимулиране, които са доказано ефективни за насърчаване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии***. Тези стимули следва да бъдат в съответствие със стратегическите цели на Съюза, включително засилването на конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост, като същевременно продължават да бъдат*** в съответствие с правилата в областта на конкуренцията ***и се избягват нарушения на вътрешния пазар***. Препоръките до държавите членки за фискални (т.е. субсидии за закупуване, освобождаване от данъци, освобождаване от такса за изминато разстояние) и нефискални (т.е. разпределяне на права за паркиране въз основа на размер, специализирана инфраструктура за зареждане с електроенергия и т.н.) мерки също биха могли да се основават на новата под-категория превозни средства – малки електрически леки автомобили. ***Тези мерки следва да гарантират, че публичната подкрепа, като ефективно допринася за укрепването на промишлената екосистема на Съюза.***

Or. en

Изменение 67
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(14а) Държавите членки отделят значителни средства за стимули за превозни средства, но все още няма общо определение, въз основа на което да насочват тази подкрепа към превозни средства, които допринасят за създаването на европейска добавена стойност. С Регламент [Акт за ускоряване на промишлеността, 2026/0068 (COD)] за първи път се установява основана на компоненти и доставчици методика за определяне дали дадено превозно средство е с произход от Съюза, но тази методика се ограничава до електрическите превозни средства и параметрите ѝ до голяма степен се определят чрез делегирани актове. Превозните средства, оборудвани с вътрешно горене или хибридни задвижващи системи, включително превозните средства, работещи с възобновяеми горива от небиологичен произход съгласно определението в член 2, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001 или с биогорива съгласно определението в член 2, точка 33 от посочената директива, които продължават да съставляват значителен дял от подпомаганите регистрации, остават извън всяка еквивалентна рамка. За да се предостави на държавите членки използваем инструмент, с който при желание да укрепят европейската база за доставки, като същевременно се запази отговорността на съзаконодателите по отношение на обхвата на тези мерки, Комисията следва да обмисли разширяването на тази методика по начин, който не е обвързан с конкретен тип задвижваща система, и да представи

предложение, което да бъде прието съгласно обикновената законодателна процедура, така че обхватът и праговете на всяка такава рамка да отразяват съзнателен политически избор, а не техническо калибриране.

Or. en

Изменение 68
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Масимилиано Салини, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Адина-Йоана Вълян, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(14а) Хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) могат да играят роля в прехода към мобилност с нулеви емисии и могат да бъдат полезни за конкретни варианти на употреба, както и на други световни пазари. OVC-HEV допринасят за намаляване на емисиите на CO_2 от автомобилния транспорт като съчетават технологията на двигателя с вътрешно горене с възможност за електрическо шофиране, като същевременно предлагат на потребителите практичен и гъвкав вариант, който може да ги постави в досег с електрическата мобилност. Емисиите на CO_2 от OVC-HEV, определени в Регламент (ЕС) 2024/1257, се изчисляват, като се използва коефициент на използваемост, който през 2025 г. увеличи параметрите за пробег при изпитванията за одобряване на типа, и се предполага, че ще бъде допълнително затегнат през 2027 г. Подобно затягане би довело до

значително увеличаване на стойностите на CO_2 за одобряване на типа, което ще намали приноса на OVC-HEV за постигането целите за намаляване на емисиите на CO_2 от страна на производителите. За да се гарантира регулаторна стабилност и да се запази приносът на OVC-HEV за намаляването на емисиите, настоящият коефициент на използваемост следва да бъде запазен чрез изменение на Регламент (ЕС) 2024/1257.

Or. en

Обосновка

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Изменение 69
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Даниел Атард, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 16

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(16) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски	(16) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, ***поради връзката между по-голямото тегло на превозното средство и по-***

превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. С това изискване се създават ***ненужни*** разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки търговски превозни средства с нулеви емисии. ***Поради това*** е уместно ***превозните*** средства с нулеви емисии от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.	***голямата сила при сблъсък,*** въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. ***Масата на превозното средство е важен параметър от гледна точка на пътната безопасност.*** С това изискване се създават ***допълнителни*** разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки търговски превозни средства с нулеви емисии. ***С цел да се подкрепи преходът към транспорт с нулеви емисии и да се повиши конкурентоспособността на европейските предприятия, особено на МСП,*** е уместно ***изцяло електрическите превозни*** средства с нулеви емисии от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта***, при условие че са въведени подходящи мерки, за да се осигури пътната безопасност. Това освобождаване може да бъде предмет на периодичен преглед, за да се гарантира, че продължава да бъде пропорционално, безопасно и съвместимо с целите в областта на безопасността и вътрешния пазар.***
	Or. en

Изменение 70
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 16

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(16) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. С това изискване се създават ненужни разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки търговски превозни средства с нулеви емисии. Поради това е уместно превозните средства с нулеви емисии от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.	(16) Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. С това изискване се създават ненужни разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки търговски превозни средства с нулеви емисии. Поради това е уместно превозните средства с нулеви емисии от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта. ***Тъй като обаче това освобождаване не е било предмет на специална оценка на въздействието и се очаква енергийната плътност на батерията да се подобри с течение на времето, неговата непрекъсната обосновка следва да бъде оценена в контекста на оценката на Регламент (ЕС) 2019/2144. Поради това Комисията следва да направи оценка на въздействието на освобождаването върху пътната безопасност и технологичното развитие и, когато е целесъобразно, да прецени дали прагът на максималната технически допустима маса в натоварено състояние продължава да бъде***

необходим.

Or. en

Изменение 71
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Съображение 16

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(16) Поради теглото на ***акумулаторната батерия, електрическите леки*** търговски превозни средства ***с батерия*** е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта***, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. С това изискване се създават ненужни разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки*** търговски превозни средства ***с нулеви емисии.*** Поради това е уместно ***превозните средства с нулеви емисии*** от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.	(16) Поради теглото на ***съвременните системи за сигурност и други задължителни характеристики на леките*** търговски превозни средства***, леките търговски превозни средства*** е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта. Поради това е уместно ***леките*** търговски превозни средства от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.

Or. en

Изменение 72
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 16

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(16) ***Поради теглото на акумулаторната батерия, електрическите леки търговски превозни средства с батерия е възможно да надхвърлят теглото от 3,5 тона и попадат в обхвата на изискванията да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, въпреки че имат същия полезен товар и варианти на употреба като леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън приложното поле на Регламент (ЕС) № 2019/2144. С това изискване се създават ненужни разходи за производителите на превозни средства и предприятията, които закупуват такива превозни средства, което води до забавяне на увеличаването на броя леки търговски превозни средства с нулеви емисии. Поради това е уместно*** превозните средства ***с нулеви емисии*** от категория N2 с ***технически*** допустима ***максимална маса с*** товар на ***превозното средство между 3,5 и 4,25 тона да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване*** на ***скоростта***.	(16) ***Превозните средства от категория N2 с максимална технически допустима маса*** с ***товар между 3,5 и 4,25*** тона попадат в ***тази категория по-скоро поради теглото на задължителното оборудване, отколкото поради по-висок рисков профил***, ***и*** имат същия полезен товар и ***същото предназначение*** като ***по-леките лекотоварни*** превозни средства, които ***не попадат в обхвата*** на Регламент (ЕС) 2019/2144. ***Поради*** това ***е уместно тези*** превозни средства ***да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване*** на ***скоростта, независимо от техния тип задвижване***. ***Последователното третиране на всички категории на масата позволява също така на операторите да използват пълния полезен товар на съвременните микробуси, като по този начин се намалява броят на курсовете, необходими за даден обем стоки, и съответно се намаляват емисиите на тонкилометър.***

Or. en

Изменение 73
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(16а) Важно е да се даде достатъчно време на държавите членки, националните органи и икономическите оператори, за да се подготвят за прилагането на новите правила, въведени с Регламент (ЕС) 2024/1257 и с актовете за изпълнение и делегираните актове, приети в съответствие с него. Като се имат предвид специфичните технически предизвикателства, свързани с разработването и внедряването на технологии с нулеви емисии за тежкотоварни превозни средства и ремаркета, за тези категории превозни средства е целесъобразно да се предвиди по-дълъг срок за изпълнение. Поради това е целесъобразно допълнително да се отложи прилагането на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2024/1257 за нови превозни средства от категория M2, M3, N2 или N3 и ремаркета от категория O3 или O4, за да се гарантира, че съответният отрасъл разполага с достатъчно време за изпълнението на новите изисквания. Припомня се, че за тежките превозни средства и ремаркета датата на прилагане може да бъде отложена, тъй като преходът към превозни средства с нулеви емисии ще бъде по-дълъг за тежките превозни средства. Датите за приемане на съответните актове за изпълнение следва да бъдат съответно изменени.

Or. en

Изменение 74
Николас Гонсалес Касарес, Роса Серано Сиера, Хави Лопес, Лаура Балярин Сереса, Сесар Луена, Лейре Пахин

Предложение за регламент
Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(16а) Децата, оставени без надзор в превозните средства, могат да бъдат изложени на сериозни и бързо развиващи се рискове, включително топлинен удар, хипотермия или други животозастрашаващи ситуации. Няколко държави членки вече са предприели мерки за справяне с този риск, включително чрез въвеждане на национални изисквания за устройства за напомняне за детето или за предотвратяване на изоставянето му. Макар че тези мерки преследват легитимна и важна цел, свързана с безопасността, различията в националните изисквания могат да доведат до разпокъсаност на вътрешния пазар и до различни равнища на защита в рамките на Съюза. Предвид наличието на технологии за откриване на присъствието на деца и тяхното постепенно включване в протоколите за оценка на безопасността на превозните средства, е уместно да се въведе хармонизирано изискване на Съюза превозните средства от категории M1 и N1 да бъдат оборудвани със системи, способни да откриват или надеждно да установяват присъствието на дете, оставено без надзор в превозното средство, и да подават навременни предупреждения.

Or. en

Изменение 75
Валери Дево, Андреас Шваб, Михаел Блос, Меря Кюльонен, Грегори Алион, Беноа Касар, Никола Минчев, Катри Кулмуни, Ян-Кристоф Йотхен

Предложение за регламент
Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(16а) Системите за вградени и прибиращи се дръжки на вратите, особено тези, които се задвижват електрически, могат да представляват риск в случаи на прекъсване на електрозахранването, сблъсък, замръзване или аварийни ситуации, включително пожар в превозното средство и потапяне във вода. Необходимо е производителите на превозни средства от категории M1 и N1 да гарантират, че тези дръжки могат да се използват в посочените ситуации, както и да позволят бърза намеса на службите за спешна помощ чрез въвеждането на общ и лесно приложим стандарт за безопасност.

Or. en

Изменение 76
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(16а) Тъй като някои реагенти може да замръзнат при студена температура, от производителите следва да се изисква да проектират и конструират системи за впръскване на реагенти, така че те да могат да издържат на дългосрочна употреба, включително функциониране в студени условия, при които

реагентът може да бъде подложен на повтарящи се цикли на замръзване и размразяване. Това включва предприемането на мерки за осигуряване на нагряването на резервоарите и тръбопроводите за реагенти.

Or. en

Изменение 77
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 16 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(16б) Данните от бордовото следене в реални условия на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (OBFCM) на хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV), регистрирани в ЕС в периода 2021 – 2023 г., показват, че емисиите на CO2 от тези превозни средства в реални условия през този период са били средно 3,5 пъти по-високи от стойностите при одобряването на типа. Това е значително по-високо, отколкото при конвенционалните превозни средства, и може да се обясни с несъответствието между коефициента на използваемост, използван при одобряването на типа, и действителните модели на зареждане и шофиране на превозните средства, което води до повече емисии и до по-високи сметки за гориво за потребителите. Анализът на тези данни също така потвърждава, че разликата в емисиите при реални условия за тези превозни средства понастоящем се увеличава. За да се засили защитата на потребителите и да се гарантира, че тези превозни

средства не се третират несправедливо в сравнение с други технологии, е необходимо коефициентът на използваемост, използван за оценка на емисиите на CO_2 от OVC-HEV по време на одобряването на типа, да се актуализира ежегодно въз основа на данните, получени от OBFCM.

Or. en

Изменение 78
Валери Дево, Никола Минчев, Беноа Касар, Ян-Кристоф Йотхен

Предложение за регламент
Съображение 16 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(16б) Технологиите за удължаване на пробега предоставят допълнителни възможности за декарбонизация на тежкотоварните превозни средства, но към момента не са достатъчно уредени в изпълнителните актове, приети съгласно законодателството за Евро 6. По-конкретно, съществуващата нормативна уредба не позволява одобрение на типа на двигатели за леки превозни средства, предназначени за използване като удължители на пробега в тежкотоварни превозни средства. С цел намаляване на регулаторната тежест и разходите за производителите е уместно да се приемат изпълнителни актове, които да позволяват използването и одобрението на типа на такива двигатели за приложение в тежкотоварни превозни средства.

Or. en

Изменение 79
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните*** условия на ***лабораторното изпитване*** за ***емисии при ниска температура са обхванати*** от ***изпитването за газообразни замърсители*** и ***прахови частици (PN) в рамките*** на ***пътните изпитвания*** за емисии ***при*** реални условия на движение, ***доказването*** на ***съответствие с изискванията*** за ***емисии в условия*** на ***ниски температури*** (***при -7°C***) ***е покрито с необходимостта да се спазят изискванията*** за емисии при реални условия на движение ***(***от ***-7°C до 38°C)***. ***Затова***, за да се ***спестят разходите*** за ***производителите, свързани със специфичните изисквания, определени*** в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257***, е целесъобразно*** да се ***премахне изискването*** за ***отделно лабораторно изпитване при ниска температура***, ***тъй като с това премахване няма*** да се ***направи компромис с екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия*** на ***движение***.	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257.***Макар че регламентите за емисиите при реални*** условия на ***движение (RDE) определят допустими температурни диапазони*** за ***целите на изпитванията в рамките на диапазон*** от ***-7 °C до 38 °C, тези интервали обаче не представляват задължителни условия на изпитване*** и ***следователно няма изискване за провеждане*** на ***изпитване*** за емисии ***в*** реални условия на движение ***при -7 °C***, ***поради което съответствието при тази температура остава теоретично, а не доказано. За разлика от това, лабораторното изпитване при ниска температура подлага превозните средства на стандартизирани, контролирани условия при -7 °C, като се използва градският цикъл на движение, което дава възможност за повторимо и сравнимо измерване на емисиите при пускане при студен двигател. Емисиите при стартиране на студен двигател представляват критична фаза, по време на която емисиите на въглероден оксид (CO) и въглеводороди (HC), по-специално от бензинови превозни средства, са значително повишени поради неефективната работа на системата за последваща обработка преди загряването, като съставляват***

голяма част от общите емисии в градски условия. Тъй като тези емисии не могат да бъдат измервани последователно чрез изпитване на емисиите при реални условия на движение, което зависи от промените в поведението при управление и в условията на движение в реални условия, двете изпитвания се допълват и служат за различни цели и съвместното им съществуване не представлява дублиране. Освен това, ***макар че задължението*** за ***изпитване при ниска температура беше пренесено от Регламент (ЕО) № 715/200716a в Регламент (ЕС) 2024/1257, съответните гранични стойности на емисиите за CO и HC бяха неволно пропуснати в последния. Поради това е целесъобразно*** да се ***запази задължението*** за ***лабораторни изпитвания при ниска температура*** в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257 ***и*** да се ***въведат отново норми*** за ***допустими емисии на CO и HC***, ***които да са не по-малко строги от приложимите съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, с цел*** да се ***отрази първоначалното намерение на съзаконодателите и да се поддържа високо равнище на защита*** на ***околната среда и общественото здраве***.

[16a] Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година 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—16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-0(1)

Or. en

Изменение 80
Антонин Станек, Ондржей Кнотек, Матилд Андруе, Мари-Люс Бразие-Клен, Ан-Софи Фригу, Яна Нагьова, Матийо Вале, Валери Делож, Клара Досталова

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C).*** Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***премахне*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура***, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти***, ***гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение***.	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***обяви съответствие с*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура ***по време на одобрението на типа***, ***когато е приложимо***.

Or. en

Обосновка

Евро 7 до голяма степен пренася рамката на Евро 6, включително граничните стойности за емисиите и изпитванията WLTP/RDE. Въпреки това, макар че изпитването от тип 6 при ниска температура (-7°C) все още фигурира в списъка, процедурата и границите му са пропуснати, което създава задължение за изпитване без определени стандарти. С изменението се премахва задължителното изпитване от тип 6 за одобрение на типа, като същевременно се запазват граничните стойности за ниска температура съгласно Евро 6, а съответствието се доказва чрез декларация за съответствие от производителя.

Изменение 81
Катерина Конечна

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C).*** Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***премахне*** изискването за отделно лабораторно	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***обяви съответствие с*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура ***по време на одобрението на типа***, ***когато е приложимо***.

изпитване при ниска температура***, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти***, ***гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение***.

Or. en

Изменение 82
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C).*** Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***премахне*** изискването за отделно лабораторно	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***обяви съответствие с*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура ***по време на одобрението на типа***, ***когато е приложимо***.

изпитване при ниска температура***, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти***, ***гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение***.

Or. en

Обосновка

За да се поддържа високо равнище на опазване на околната среда, като същевременно се избягват излишни физически изпитвания, правното задължение за спазване на граничните стойности на емисиите при ниска температура следва да бъде запазено чрез повторно въвеждане на граничните стойности на емисиите при ниска температура по Евро 6.

Изменение 83
Александър Вондра, Беатрис Тимгрен, Стефано Каведаня, Ондржей Крутилек, Клаудио-Ричард Тързиу, Лоранс Трошю, Адриан-Джордже Аксиния, Аурелиюс Верига

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални***	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***обяви съответствие с*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура ***по време на одобрението на типа***, ***когато е приложимо***.

условия на движение (от -7°C до 38°C). Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***премахне*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура***, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти***, ***гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение***.

Or. en

Обосновка

Регламент (ЕС) 2024/1257 (Евро (7) имаше за цел да запази рамката на Евро 6 за емисиите от лекотоварни автомобили. Въпреки че нискотемпературното изпитване за тип 6 остава формално „задължително“, свързаната процедура и гранични стойности не бяха транспонирани, което създаде правна несигурност. В Сборният пакет от мерки за автомобилния сектор се премахва задължителното изпитване за одобрение на типа за тип 6. С настоящото изменение се гарантира, че спазването на нискотемпературните гранични стойности на Евро 6 остава приложимо чрез декларация на производителя и надзор на пазара.

Изменение 84
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец, Беноа Касар

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни***	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към

замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***премахне*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура***, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти***, ***гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение***.

Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***обяви съответствие с*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура ***по време на одобрението на типа***, ***когато е приложимо***.

Or. en

Обосновка

Регламент (ЕС) 2024/1257 (Евро (7) имаше за цел да запази в голяма степен рамката на Евро 6. Въпреки че изпитването при ниска температура продължава да фигурира като задължително, съответната процедура и гранични стойности на емисиите не бяха транспонирани, което представлява правен пропуск. Предложението за сборен пакет от мерки за автомобилния сектор премахва задължителното изпитване, което би могло да отслаби контрола върху емисиите при ниски температури в сравнение с Евро 6. Изменението запълва този пропуск, като запазва съответствието с граничните стойности за ниски температури по стандарта Евро 6 чрез декларации на производителите и надзор на пазара.

Изменение 85
Яна Нагьова

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни	(17) Производителите на превозни

средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C).*** Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***премахне*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура***, тъй като с това премахване няма да се направи компромис с екологичните стандарти***, ***гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение***.

средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се ***обяви съответствие с*** изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура ***по време на одобрението на типа***, ***когато е приложимо***.

Or. en

Обосновка

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro (7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type (6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European

Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Изменение 86
Меря Кюльонен, Андреас Шваб, Ян-Кристоф Йотхен, Еро Хейнелуома, Пека Товери, Себастиан Тюнкюнен

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, тъй като с това премахване няма да се	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). ***Опитът в някои региони на Съюза обаче показа, че екстремните климатични условия могат да повлияят на функционирането на системите за контрол на емисиите при експлоатация в реални условия.*** Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в

направи компромис с екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение.

приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, ***като същевременно се гарантира, че системите за контрол на емисиите остават ефективни и надеждни при всички съответни експлоатационни условия в целия Съюз, без да се прави компромис,*** тъй като с това премахване няма да се ***нарушат*** екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение.

Or. en

Изменение 87
Катри Кулмуни, Валери Дево, Никола Минчев, Анна-Мая Хенриксон, Меря Кюльонен, Елси Катайнен, Аура Сала, Мика Аалтола, Ян-Кристоф Йотхен

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C).	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. Тъй като температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение, доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C).

Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, тъй като с това премахване няма да се ***направи компромис с*** екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение.

Опитът в някои региони на Съюза обаче показа, че екстремните климатични условия могат да повлияят на функционирането на системите за контрол на емисиите при експлоатация в реални условия. Затова, за да се спестят разходите за производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257, е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, ***като същевременно се гарантира, че системите за контрол на емисиите остават ефективни и надеждни при всички съответни експлоатационни условия в целия Съюз, без да се прави компромис,*** тъй като с това премахване няма да се ***нарушат*** екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия на движение.

Or. en

Изменение 88
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като*** температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***В приложение I към Регламент (ЕС) 2024/1257 обаче не бяха включени специфични гранични стойности на емисиите за това изпитване. Докато*** температурните условия на

пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение***,*** доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). ***Затова, за да*** се ***спестят разходите*** за ***производителите, свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257***, ***е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, тъй като с това премахване няма*** да се ***направи компромис с екологичните стандарти, гарантирани от изпитването*** за емисии ***при реални условия*** на ***движение***.

лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение ***(ЕРУД),*** доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) ***на теория може да се счита, че*** е покрито с необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). ***На практика обаче условията при ниска температура не*** се ***наблюдават често в рамките на Съюза и поради това не биха били изпитвани чрез изпитването*** за ***емисии в реални условия на движение. Това би създало риск от подкопаване на гаранциите за потребителите***, ***околната среда и здравето, както беше посочено и от няколко заинтересовани страни в целевата консултация със заинтересованите страни. Ето защо е необходимо да се запазят лабораторните изпитвания на двигателите при ниски температури и да се добавят специални норми за допустими емисии, за да се спази волята на съзаконодателите.***

Or. en

Изменение 89
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Съображение 17

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с	(17) Производителите на превозни средства от категории M1 и N1 са задължени да провеждат лабораторни изпитвания на двигателите при ниски температури в съответствие с

приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Тъй като*** температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение**,** доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) ***е покрито с*** необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). ***Затова, за да*** се ***спестят разходите за производителите***, ***свързани със специфичните изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257***, ***е целесъобразно да се премахне изискването за отделно лабораторно изпитване при ниска температура, тъй като*** с ***това премахване няма*** да се ***направи компромис с екологичните стандарти, гарантирани от изпитването за емисии при реални условия*** на ***движение***.

приложение V към Регламент (ЕС) 2024/1257. ***Въпреки това конкретните гранични стойности на емисиите за това изпитване бяха необосновано пропуснати в приложение I към Регламент (ЕС) 2024/1257. Докато*** температурните условия на лабораторното изпитване за емисии при ниска температура са обхванати от изпитването за газообразни замърсители и прахови частици (PN) в рамките на пътните изпитвания за емисии при реални условия на движение ***(RDE),*** доказването на съответствие с изискванията за емисии в условия на ниски температури (при -7°C) ***на теория би могло да бъде обхванато от*** необходимостта да се спазят изискванията за емисии при реални условия на движение (от -7°C до 38°C). ***На практика обаче условия с ниски температури не*** се ***наблюдават често и поради това остават неизпитани при реални условия на движение***, ***което излага на риск мерките за защита на здравето***, ***потребителите и околната среда, както беше отбелязано по време на целевата консултация със заинтересованите страни. Затова, с цел спазване на намерението на съзаконодателите, е необходимо да се запазят лабораторните изпитвания на двигателите при ниски температури и да се добави съответна таблица на граничните стойности на емисиите.***

Or. en

Изменение 90
Катри Кулмуни, Валери Дево, Никола Минчев, Анна-Мая Хенриксон, Меря Кюльонен, Елси Катайнен, Аура Сала, Мика Аалтола

Предложение за регламент
Съображение 17 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(17а) За да се гарантират правната сигурност и ефективното функциониране на системите за контрол на емисиите, както и наблюдението на техните показатели чрез системи ОВМ, е необходимо да се изясни регулаторната рамка, приложима за системите, разчитащи на реагенти, като например селективна каталитична редукция (SCR) и по-специално при екстремни климатични условия. Когато такива условия могат да нарушат функционирането на такива системи, следва да се разрешат пропорционални и технологично неутрални решения, включително адаптиране на системите или използване на алтернативни реактиви, при условие че се гарантират равностойни емисионни показатели. Това е от съществено значение, за да се предотврати увеличаването на емисиите на замърсители в реални условия, по-специално на азотните оксиди (NOx), и да се гарантира спазването на граничните стойности на емисиите във всички региони на Съюза. Това изясняване следва също така да допринесе за намаляване на административната тежест и избягване на ненужните разходи за повторно сертифициране, като същевременно се гарантира непрекъснатото функциониране на системите за контрол на емисиите през целия експлоатационен срок на превозното средство, включително за превозни средства, които вече са в употреба, когато може да са необходими пропорционални адаптации. Като се има предвид, че за извънпътната подвижна техника се прилагат сходни технологии и

регулаторни изисквания, следва да се осигури съгласуваност с Регламент (ЕС) 2016/1628, за да се даде възможност за ефективно намаляване на емисиите в целия Съюз.

Or. en

Обосновка

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Изменение 91
Меря Кюльонен, Андреас Шваб, Ян-Кристоф Йотхен, Себастиан Тюнкюнен, Еро Хейнелуома, Пека Товери

Предложение за регламент
Съображение 17 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(17а) За да се гарантират правната сигурност и ефективното функциониране на системите за контрол на емисиите, както и наблюдението на техните показатели чрез системи ОВМ, е необходимо да се изясни регулаторната рамка, приложима за системите, разчитащи на реагенти, като например селективна каталитична редукция (SCR) и по-

специално при екстремни климатични условия. Когато такива условия могат да нарушат функционирането на такива системи, следва да се разрешат пропорционални и технологично неутрални решения, включително адаптиране на системите или използване на алтернативни реактиви, при условие че се гарантират равностойни емисионни показатели. Това е от съществено значение, за да се предотврати увеличаването на емисиите на замърсители в реални условия, по-специално на азотните оксиди (NOx), и да се гарантира спазването на граничните стойности на емисиите във всички региони на Съюза. Това изясняване следва също така да допринесе за намаляване на административната тежест и избягване на ненужните разходи за повторно сертифициране, като същевременно се гарантира непрекъснатото функциониране на системите за контрол на емисиите през целия експлоатационен срок на превозното средство, включително за превозни средства, които вече са в употреба, когато може да са необходими пропорционални адаптации. Като се има предвид, че за извънпътната подвижна техника се прилагат сходни технологии и регулаторни изисквания, следва да се осигури съгласуваност с Регламент (ЕС) 2016/1628, за да се даде възможност за ефективно намаляване на емисиите в целия Съюз.

Or. en

Обосновка

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-

temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Изменение 92
Валери Дево, Никола Минчев, Беноа Касар, Ян-Кристоф Йотхен

Предложение за регламент
Съображение 17 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(17а) В приложение I към Регламент (ЕС) 2024/1257 са определени граничните стойности на емисиите на частици от спирачната система при стандартен цикъл на управление, приложими от 1 януари 2035 г. за всички технологии на силово задвижване, по категории превозни средства. От 1 януари 2035 г. тези гранични стойности се прилагат еднакво за всички технологии за силово задвижване, докато за по-ранни дати се прилагат диференцирани гранични стойности в зависимост от съответната технология за силово задвижване. Този подход се основава на предположението, че от 1 януари 2035 г. всички новорегистрирани превозни средства ще бъдат изцяло електрически и следователно ще генерират по-ниски емисии на частици от спирачната система, благодарение на по-широкото използване на системи за рекуперативно спиране. С оглед на

възможността хибридните превозни средства и превозните средства с двигатели с вътрешно горене да продължат да бъдат пускани на пазара след тази дата, е целесъобразно да се запазят диференцирани гранични стойности за емисиите на частици от спирачната система в зависимост от технологията на силово задвижване, и след 1 януари 2035 г.

Or. en

Изменение 93
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Съображение 17 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	***(17а) Всяко отлагане на прилагането на евростандартите спрямо настоящите срокове за въвеждането им ще затрудни значително производителите на камиони да постигнат целите си за продажби на камиони с нулеви емисии. Конкурентоспособността на европейската промишленост се подкрепя и чрез прилагането на евростандартите съгласно настоящия график. Отлагането на тяхното прилагане би създало риск по-голяма част от европейския пазар на електрически камиони да бъде обект на международна конкуренция. Енергийната сигурност на Европа също може да бъде отслабена, а замърсяването на въздуха може да се увеличи. Камионите изгарят около 20% от търсенето на нефт от автомобилния транспорт. Евростандартите са ключова подкрепяща мярка в прехода към**

електрически камиони.

Or. en

Изменение 94
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Съображение 17 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(17б) Необходимо е ЕС да продължи да подкрепя прехода към изцяло електрическа мобилност с нулеви емисии в сектора на товарния автомобилен транспорт. Според изчисленията на ICCT отлагането с 18 месеца на прилагането на стандарта Евро 7 за камиони и автобуси би довело до увеличение на емисиите на NOx с 230 килотона до 2050 г. Това би довело до загуба на 18,000 години живот или 1,240 допълнителни случая на преждевременна смърт. С Евро 7 също така се въвеждат така необходимите стандарти за нови гуми, като нискокачествените, бързо износващи се гуми се премахват от новите продажби, което от своя страна ще намали замърсяването с микрочастици, засягащо въздуха, земята и водните басейни. Забавянето на евростандартите също така би създало несигурност и би забавило инвестициите в чисти технологии, включително в инфраструктура за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства. Отлагането на евростандартите за тежкотоварните превозни средства би навредило на здравето на гражданите и конкурентоспособността на европейската промишленост и следва

да се избягва.

Or. en

Изменение 95
Франсоа Калфон, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	((18а) Хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (PHEV) придобиха значителен пазарен дял през последните години, отчасти защото техните официални стойности на емисиите на CO_2 за одобрение на типа, определени въз основа на методиката на коефициента на използваемост, са значително по-ниски от техните емисии на CO_2 в реални условия. Коефициентът на използваемост отразява прогнозния дял на изминатото разстояние в режим на разреждане на акумулаторната батерия и се определя при одобряването на типа от кривата на коефициента на използваемост в зависимост от пробега в електрически режим на разреждане на акумулаторната батерия. Колкото по-голям е този пробег, толкова по-висок е коефициентът на използваемост и толкова по-ниска е получената официална стойност на CO_2. Данните от бордовото следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (OBFCM), събрани от регистрирани в Съюза PHEV, потвърждават, че те се зареждат и експлоатират с електроенергия значително по-рядко

при използване в реални условия, отколкото предполага кривата на коефициента на използваемост, което води до голяма и трайна разлика между емисиите на CO_2 при одобряване на типа и в реални условия. Тази разлика предоставя неоправдано предимство по отношение на съответствието на PHEV както спрямо превозните средства с двигател с вътрешно горене, така и спрямо електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, в контекста на целите на производителя за емисиите на CO2. Въпреки че Комисията вече е внесла две последователни корекции в първоначалната крива на коефициента на полезност, структурният риск от повторно отклонение между тази крива и действителното поведение при зареждане продължава да съществува с развитието на технологиите и моделите на използване на превозните средства. За да се гарантира, че кривата на коефициента на полезност продължава да отразява поведението в реални условия на движение и че PHEV не се ползват от систематично предимство по отношение на съответствието, Комисията следва да бъде оправомощена да установи, въз основа на данни от OBFCM, методика за ежегодно актуализиране на кривата на коефициента на полезност за одобряване на типа, така че да се запази разлика между емисиите на CO_2 за PHEV при одобряване на типа и в реални условия, която е съпоставима с наблюдаваната за превозните средства с двигатели с вътрешно горене.

Or. en

Изменение 96
Никола Минчев, Валери Дево, Катри Кулмуни, Свеня Хан, Андреас Глюк

Предложение за регламент
Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	((18а) Предвид продължаващото разработване на хармонизирани процедури за изпитване на тежкотоварни превозни средства по отношение на емисиите от спирачните системи в рамките на ИКЕ на ООН, е целесъобразно да се адаптират времевата рамка и структурата на разпоредбите, свързани с емисиите на частици от спирачните системи на тези превозни средства. Следва да бъдат въведени гранични стойности за емисиите на частици от спирачните системи на тежкотоварните превозни средства, след като бъдат финализирани и проверени съответните процедури за изпитване и бъдат събрани достатъчно данни, които да подкрепят установяването на регулаторни гранични стойности приложими от 1 януари 2035 г. Като се има предвид все по-широкото внедряване на електрифицирани тежкотоварни превозни средства в градски и крайградски условия на експлоатация, както и продължаващото пускане на пазара на превозни средства с други технологии за силово задвижване, граничните стойности на емисиите на частици от спирачната система следва да се определят от технологията за силово задвижване, а не да се прилагат еднакво.

Or. en

Изменение 97
Зала Томашич

Предложение за регламент
Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(18а) При прилагането на изискванията на Евро 7 за тежкотоварни превозни средства следва да се вземат предвид технологичната готовност на производителите, наличието на съответстващи на изискванията компоненти и цялостната конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост. С цел да се прецени дали преразгледаните срокове за прилагане остават подходящи с оглед на развитието на пазара и технологичния напредък, Комисията следва да преразгледа прилагането на настоящия регламент преди влизането в сила на изискванията за Евро 7 за тежкотоварните превозни средства.

Or. en

Обосновка

Клаузата за преразглеждане може да гарантира, че графикът за прилагане остава съобразен с технологичното развитие, степента на готовност на промишлеността и конкурентоспособността на европейския автомобилен сектор.

Изменение 98
Даниел Атард

Предложение за регламент
Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(18а) Всяко удължаване на крайните срокове за въвеждане на Евро 7 за

тежкотоварни превозни средства следва да остане ограничено и пропорционално и не следва да подкопава екологичните цели или цялостната ефективност на рамката Евро 7.

Or. en

Изменение 99
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Съображение 19

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(19) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат системи за бордово следене (системи OBM) и устройства за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (устройства OBFCM), които имат за цел да се улеснят проверките за съответствие в реално време, усилията за хармонизиране, надзорът на жизнения цикъл, да се понижат разходите за изпитване и да се оптимизират принудителните мерки за изпълнение. За да се получават, обработват и запаметяват ефективно данните от системите OBM и устройствата OBFCM, е необходимо да се поясни, че оправомощаването на Комисията да приема мерки за изпълнение обхваща също и приемането на методи и изисквания, необходими за следенето на съответствието на типовете превозни средства.	***заличава се***

Or. en

Обосновка

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification

number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/67(9) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Изменение 100
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 19

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(19) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат системи за бордово следене (системи OBM) и устройства за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (устройства OBFCM), които имат за цел да се улеснят проверките за съответствие в реално време, усилията за хармонизиране, надзорът на жизнения цикъл, да се понижат разходите за изпитване и да се оптимизират принудителните мерки за изпълнение. За да се получават, обработват и запаметяват ефективно данните от системите OBM и устройствата OBFCM, е необходимо да се поясни, че оправомощаването на Комисията да приема мерки за изпълнение обхваща също и приемането на методи и изисквания, необходими за следенето на съответствието на типовете превозни средства.	(19) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат системи за бордово следене (системи OBM) и устройства за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (устройства OBFCM), които имат за цел да се улеснят проверките за съответствие в реално време, усилията за хармонизиране, надзорът на жизнения цикъл, да се понижат разходите за изпитване и да се оптимизират принудителните мерки за изпълнение. За да се получават, обработват и запаметяват ефективно ***и сигурно*** данните от системите OBM и устройствата OBFCM, е необходимо да се поясни, че оправомощаването на Комисията да приема мерки за изпълнение обхваща също и приемането на методи и изисквания, необходими за следенето на съответствието на типовете превозни средства ***и за спазването на Регламент (ЕС) 2023/2854 („Акт за данните“)[166]***.

_____

[16b] Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2023 година относно хармонизирани правила за справедлив достъп до данни и за тяхното използване и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и Директива (ЕС) 2020/1828 (Акт за данните) (ОВ L, 2023/2854, 22.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Изменение 101
Александър Вондра, Беатрис Тимгрен, Стефано Каведаня, Ондржей Крутилек, Клаудио-Ричард Тързиу, Лоранс Трошю, Адриан-Джордже Аксиния, Аурелиюс Верига

Предложение за регламент
Съображение 19

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(19) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат системи за бордово следене (системи OBM) и устройства за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (устройства OBFCM), които имат за цел да се улеснят проверките за съответствие ***в реално време***, усилията за хармонизиране, надзорът на жизнения цикъл, да се понижат разходите за изпитване и да се оптимизират принудителните мерки за изпълнение. За да се получават, обработват и запаметяват ефективно данните от системите OBM и устройствата OBFCM, е необходимо да се поясни, че оправомощаването на Комисията да приема мерки за изпълнение обхваща също и приемането на методи и изисквания, необходими за	(19) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат системи за бордово следене (системи OBM) и устройства за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (устройства OBFCM), които имат за цел да се улеснят проверките за съответствие, усилията за хармонизиране, надзорът на жизнения цикъл, да се понижат разходите за изпитване и да се оптимизират принудителните мерки за изпълнение. За да се получават, обработват и запаметяват ефективно данните от системите OBM и устройствата OBFCM, е необходимо да се поясни, че оправомощаването на Комисията да приема мерки за изпълнение обхваща също и приемането на методи и изисквания, необходими за следенето на

следенето на съответствието на типовете превозни средства.	съответствието на типовете превозни средства.

Or. en

Обосновка

Бордовото следене (OBM) не осигурява проверка на съответствието в реално време. Вместо това данните от мониторинга се събират и предават на определени интервали, като се осигурява периодичен надзор на характеристиките на превозното средство, а не непрекъсната оценка на съответствието.

Изменение 102
Йенс Гизеке, Зала Томашич, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 19 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(19а) С Регламент (ЕС) 2024/1257 се въвеждат изисквания за износване на гумите с цел справяне с емисиите, които не са свързани с отработилите газове и които са основен източник на пластмасови микрочастици, изпускани в околната среда. Разработването на гранични стойности за износване и методи за изпитване за гуми от клас С3 е свързано с допълнителна техническа сложност поради разнообразието от типове гуми и приложения и факта, че методиките, разработени за гуми от класове С1 и С2, не могат да се прилагат пряко за гуми от клас С3. За да се гарантира, че граничните стойности за износване на гуми от клас С3 се основават на солидни научни доказателства и подходящи процедури за изпитване, е необходимо допълнително време за разработването на методи за изпитване, оценката на въздействието върху пазара и установяването на подходящи гранични стойности. Поради това

сроковете, приложими за гумите от клас C3, следва да бъдат съответно коригирани.

Or. en

Обосновка

Целта на настоящото изменение е да се гарантира реалистичен график за прилагане за гуми от клас C3 чрез удължаване с две години на сроковете, определени в член 11, параграф 6 и член 15, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕС) 2024/1257. Работата по гумите от клас C1 показа колко сложно е разработването на методи за изпитване, гранични стойности на експлоатационните характеристики и разпоредби за еквивалентност. Тъй като подобна работа по отношение на гумите от клас C3 вече е забавена поради тези предизвикателства, настоящият график вече не се счита за осъществим и следва да бъде съответно коригиран.

Изменение 103
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Съображение 19 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(19а) Продължаващото въвеждане на нови превозни средства с нулеви емисии е от полза не само за климата, но и за качеството на въздуха. Поради това всички промени в стандартите за емисиите на CO_2, определени за нови леки и лекотоварни автомобили съгласно Регламент (ЕС) 2019/631, вероятно ще окажат въздействие върху качеството на въздуха. До 31 декември 2027 г. Комисията следва да направи оценка дали граничните стойности на емисиите на замърсители на въздуха, определени в Регламент (ЕС) 2024/1257, трябва да бъдат изменени, за да се поддържа високо равнище на опазване на околната среда и здравето в целия Съюз с оглед на новите промени в стандартите за емисиите на CO_2.

Or. en

Изменение 104
Михаел Блос, Алис Кунке, Виргиниус Синкявичус

Предложение за регламент
Съображение 19 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(19б) Преходът към мобилност с нулеви емисии изисква крайните ползватели да имат достъп до услуги за зареждане при справедливи, прозрачни и недискриминационни условия в целия Съюз. Въпреки че в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2023/1804 се изисква всяко диференциране на цените, начислявани от операторите на публично достъпни зарядни точки, да бъде пропорционално и обективно обосновано, липсата на допълнително изясняване може да доведе до различни тълкувания и правна несигурност в ущърб на вътрешния пазар и доверието на потребителите. Това води също и до твърде високи цени на зарядните станции – ситуация, която трябва да бъде променена незабавно. Поради това е целесъобразно да се гарантира, че инфраструктурните услуги и услугите за доставка на енергия са отделени, и да се определи на равнището на Съюза значението на пропорционалността в този контекст, за да се гарантира, че ценовите разлики за едно и също количество електроенергия, доставяна при сравними условия, се основават на обективни и прозрачни критерии и не водят до непропорционални допълнителни такси само защото зарядната сесия се улеснява чрез доставчик на услуги за мобилност, който не е част от същото предприятие като оператора на зарядната точка. Такова

определение следва по същество да намали така наречените разходи за роуминг и да предотврати произволните разлики в цените, които нарушават конкуренцията, подкопават оперативната съвместимост или възпират навлизането на превозни средства с нулеви емисии. Като част от предстоящия преглед на Регламент (ЕС) 2023/1804 Комисията следва да направи пълна оценка на този въпрос и на свой ред да представи законодателно предложение за справяне с него. Това води до прозрачност, конкуренция и справедливи цени.

Or. en

Изменение 105
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Съображение 20 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(20а) Опростяванията, въведени с настоящия регламент, следват последователна логика: те премахват изисквания, които вече не добавят информация или защита, тъй като същото основание вече е обхванато другаде. Примери за този подход представляват премахването на специалното лабораторно изпитване при ниска температура, което вече е обхванато от изпитването за емисии в реални условия на управление, преминаването към демонстрационни изпитвания на равнище категория за двигатели на тежкотоварни превозни средства, както и отмяната на правилата на Съюза за шума, които дублират приложимите регламенти

	на ИКЕ на ООН. Подобни припокривания остават и в рамките на разпоредбите за емисиите на Регламент (ЕС) 2024/1257, където лабораторните изпитвания, измерванията в реални условия на управление, мониторингът на съответствието по време на експлоатация и бордовият мониторинг частично обхващат една и съща област. За да се даде възможност на Европейския парламент и на Съвета да предприемат следващата стъпка към опростяване въз основа на факти, а не чрез разглеждане на всеки отделен случай, Комисията следва систематично да установява тези оставащи припокривания и да докладва за тях.

Or. en

Изменение 106
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 20 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(20а) За да се гарантира, че мерките, въведени с настоящия регламент, остават пропорционални и съгласувани с целите на законодателството на Съюза в областта на пътната безопасност и околната среда, Комисията следва да наблюдава и периодично да оценява тяхното въздействие, по-специално по отношение на пътната безопасност, екологичните показатели и навлизането на леки търговски превозни средства с ниски

емисии.

Or. en

Изменение 107
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Масимилиано Салини, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Адина-Йоана Вълян, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Съображение 20 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(20а) Като се има предвид фактът, че тежкотоварните превозни средства се характеризират с дълги цикли на разработване и планиране на производството, отлагането на датата на прилагане на изискванията за Евро 7 за тежкотоварните превозни средства, предвидени в Регламент (ЕС) 2024/1257, може да предостави на производителите повече време за постигане на съответствие с целите за емисиите на замърсители по Евро 7.

Or. en

Изменение 108
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Съображение 20 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(20б) С цел да се гарантира, че прагът от 4,25 тона, приложим за превозните средства с нулеви емисии, ще остане подходящ във времето, Комисията следва да преразгледа

този праг не по-късно от 2032 г., като вземе предвид технологичните развития, свързани с теглото на акумулаторните батерии, както и съображенията, свързани с пътната безопасност, околната среда и пазара.

Or. en

Изменение 109
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
Член ***13, параграф 1*** от Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:	Член ***3*** от Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:

Or. en

Изменение 110
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) вмъква се следната буква еа):	***заличава се***
„	
еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	
“	

Or. en

Обосновка

Микробусите с тегло над 3,5 тона все още представляват сериозен риск за пътната безопасност поради теглото си. Задължителното използване на тахографи гарантира спазването на законите за безопасност, предотвратява произшествията, свързани с умората, и подпомага справедливите условия на труд. Това също така ще допринесе за насърчаване на по-бързото преминаване към по-леки електрически микробуси и ще избегне всякакви „вратички“ за по-високорисковите пикапи.

Изменение 111
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) вмъква се следната буква еа):	***заличава се***
„	
еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	
“	

Or. en

Обосновка

Тахографите са основните инструменти за осигуряване на спазването на изискванията за почивка и работно време на водачите съгласно Регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014. Освобождаването на електрическите превозни средства от категория N2, задвижвани с акумулаторни батерии, под 4,25 тона от тези изисквания рискува да подкопае правоприлагането за нарастващ сегмент от търговския автомобилен парк, като увеличи рисковете, свързани с умората, и създаде натиск върху водачите да се откажат от подходяща почивка. Рисковете, свързани с

дългите работни часове и натиска за изпълнение на поръчките, не се намаляват чрез електрификацията.

Изменение 112
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1 – уводна част
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) ***вмъква*** се следната буква ***еа***):	(1) ***добавя*** се следната буква ***й***):

Or. en

Изменение 113
Даниел Буда

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006,
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, ***изцяло електрически превозни средства, хибридни електрически превозни средства с външно зареждане и превозни средства с горивни елементи*** с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;

Or. ro

Обосновка

Важно е да има ясна формулировка относно обхвата, като се използват термини, залегнали в законодателството за одобряване на типа. Поради това би било най-

добре да се избягват общи формулировки като „превозни средства, задвижвани с електричество“, и да се използват ясни технически категории.

Изменение 114
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	еа) превозни средства, ***с изключение на превозните средства с каросерия тип „пикап“,*** използвани за превоз на стоки и задвижвани ***изцяло*** с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;

Or. en

Изменение 115
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки ***и задвижвани с електрически ток***, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;

Or. en

Обосновка

Съюзът вече е определил 4,25 тона като съответното ограничение за тези превозни средства: Директива (ЕС) 2025/2205 позволява на притежателите на свидетелства за управление за категория B да управляват товарни превозни средства с тегло до 4,25 тона. Запазването на прага за тахограф от 3,5 тона за неелектрическите микробуси противоречи на този избор и разделя една категория превозни средства на база силово задвижване без никаква функционална причина. Премахването на критерия за вида силово задвижване възстановява съгласуваността в рамките на правото на Съюза. Подробните причини са изложени в съображения (6) – (8).

Изменение 116
Луис-Виченциу Лазарус

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	еа) превозни средства, използвани за превоз на стоки и задвижвани с електрически ток ***или водород***, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;

Or. en

Изменение 117
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 561/2006,
Член 13 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
еа) превозни средства, ***използвани за превоз на стоки*** и ***задвижвани с електрически ток***, с максимално допустима маса, включително масата на	еа) превозни средства, ***задвижвани с акумулаторни батерии*** и ***използвани за вътрешен превоз на стоки***, с максимално допустима маса,

ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;	включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;

Or. en

Обосновка

За да се ускори въвеждането на микробуси с нулеви емисии и да се избегне по-нататъшното фрагментиране на вътрешния пазар, освобождаването от тахограф следва да се прилага в целия ЕС за съответните превозни средства в съответствие с предложеното освобождаване за ограничителя на скоростта. Ограничаването на изключението до вътрешния превоз на стоки гарантира, че трансграничните превози и каботажът продължават да подлежат на правилата за времето за шофиране и периодите за почивка, включително монтирането и използването на тахограф.

Изменение 118
Меря Кюльонен, Елси Катайнен, Мария Гузенина, Пека Товери, Себастиан Тюнкюнен, Йенс Гизеке, Катри Кулмуни

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1 а (нова)
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 3 – параграф 1 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	иа) добавя се следната буква іа)
	іа) превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, използвани за вътрешен превоз на стоки и задвижвани с електрически ток, с максимално допустима маса, включително масата на ремаркето или полуремаркето, надвишаваща 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона;

Or. en

Обосновка

С цел да се ускори внедряването на микробуси за превоз на стоки с нулеви емисии и да се избегне по-нататъшното ненужно фрагментиране на вътрешния пазар на ЕС, освобождаването на тахографите следва да се прилага в целия ЕС за съответните превозни средства в съответствие с предложеното освобождаване за ограничителя на скоростта. Ограничаването на освобождаването до вътрешния превоз на стоки

ще гарантира, че трансграничният транспорт и каботажът все още се извършват в съответствие с правилата относно времето на управление и периодите на почивка, както и че се изисква монтиране и използване на тахограф.

Изменение 119
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 2
Регламент (ЕО) № 561/2006,
Член 13 – параграф 1 – точка 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(2) добавя се следната буква т):	***заличава се***
„	
т) кемпинг-автомобили, съгласно определението в част А, т. 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, използвани изключително за нетърговски превози.	
“	

Or. en

Изменение 120
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 2
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 13 – параграф 1 – точка 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
т) кемпинг-автомобили, съгласно определението в част А, т. 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, използвани	***заличава се***

изключително за нетърговски превози.

Or. en

Обосновка

Освобождаване на къмпинг-автомобилите, които не се използват с търговска цел, от социалното законодателство в областта на автомобилния транспорт.

Изменение 121
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕО) № 561/2006,
Член 3 – параграф 1 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	в член 3 се добавя следната точка:
	иа) къмпинг-автомобили, съгласно определението в част А, т. 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, използвани изключително за нетърговски превози с максимално допустима маса над 7,5 тона.

Or. en

Изменение 122
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕО) № 561/2006
Член 3 – параграф 1 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	в член 3 се добавя следната точка:
	иа) кемпинг-автомобили, съгласно определението в част А, т. 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, използвани изключително за нетърговски превози.

Or. en

Обосновка

Освобождаване на кемпинг-автомобилите, които не се използват с търговска цел, от социалното законодателство в областта на автомобилния транспорт.

Изменение 123
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията ***е упълномощена да*** приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	4. ***До ... [До Службата за публикации: моля, въведете последния ден 18-ия месец след датата на влизане в сила на настоящия регламент],*** Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя ***минимални*** технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни

системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане. ***В това делегирано законодателство се посочват най-малко:***

а) стандарти за оперативна съвместимост и;

б) изисквания за мрежовия код за двупосочно преобразуване на мощността на борда.

Тези технически изисквания гарантират съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001, Регламент (ЕС) 2023/1542 и Регламент (ЕС) 2023/2854.

Не по-късно от пет години след влизането в сила на делегираните актове, посочени в първата алинея, Комисията оценява технологичните подобрения на функциите за интелигентно и двупосочно зареждане и, когато е целесъобразно, актуализира съответните делегирани актове или внася законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.

Or. en

Изменение 124
Андреас Шваб, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема ***делегирани актове*** в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като	4. Комисията е упълномощена да приема ***актове за изпълнение*** в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като

определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, ***електроенергийната мрежа*** и ***стационарните електроенергийни системи***, ***способни да поддържат функции*** за интелигентно и двупосочно зареждане.	определя***, когато е целесъобразно,*** технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV)***, необходими за осигуряване на оперативна съвместимост*** с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, ***както*** и ***когато е приложимо***, ***съвместимост с функциите*** за интелигентно и двупосочно зареждане***, без да се засягат правилата на Съюза и националните правила относно свързването към мрежата, експлоатацията на системата и регулирането на пазара на електроенергия***. ***Когато изискванията за съответствие се основават на хармонизирани технически стандарти, независимо дали частично или изцяло, в делегираните актове се определя методиката за проверка на съответствието.***

Or. en

Обосновка

Съответствието с мрежовия кодекс за комуникация на изцяло електрическите превозни средства (PEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане, с електроенергийната мрежа и стационарните енергийни системи, способни да поддържат интелигентни и двупосочни функции за зареждане, следва да бъде проверено на равнището на ЕС по време на одобряването на типа на превозното средство.

Изменение 125
Катерина Конечна

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема ***делегирани актове*** в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания ***за*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	4. Комисията е упълномощена да приема ***актове за изпълнение*** в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя***, когато е целесъобразно,*** технически изисквания***, свързани с*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване ***по отношение*** на ***съответствието с хармонизирания мрежов кодекс на ЕС за свързване към електроенергийната мрежа на нови типове*** изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане. ***Когато изискванията за съответствие се основават на хармонизирани технически стандарти, независимо дали частично или изцяло, в делегираните актове се определя методиката за проверка на съответствието.***

Or. en

Изменение 126
Антонин Станек, Матилд Андруе, Мари-Люс Бразие-Клен, Ан-Софи Фригу, Матийо Вале, Валери Делож, Виктория Ференц

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да	4. Комисията е упълномощена да

приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания ***за*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя***, когато е целесъобразно,*** технически изисквания***, свързани с*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване ***по отношение*** на ***съответствието с хармонизирания мрежов кодекс на ЕС за свързване към електроенергийната мрежа на нови типове*** изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане. ***Когато изискванията за съответствие се основават на хармонизирани технически стандарти, независимо дали частично или изцяло, в делегираните актове се определя методиката за проверка на съответствието.***

Or. en

Обосновка

Регламентът за инфраструктурата за алтернативни горива вече непряко гарантира комуникацията и физическата оперативна съвместимост между PEV, OVC-HEV, инфраструктурата за зареждане, електроенергийната мрежа и системите, поддържащи интелигентно и двупосочно зареждане. Липсващият елемент е сертифицирането на мрежовия кодекс на равнището на ЕС. Проверката на съответствието по време на одобряването на типа на превозното средство косвено би осигурила съвместимост с ISO 15118-20, би подпомогнала готовността за V2G и би избегнала регулаторно дублиране, като същевременно би останала технически осъществима за производителите.

Изменение 127
Александър Вондра, Ондржей Крутилек

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема ***делегирани актове*** в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания ***за*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	4. Комисията е упълномощена да приема ***актове за изпълнение*** в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя***, когато е целесъобразно,*** технически изисквания***, свързани с*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване ***по отношение*** на ***съответствието с хармонизирания мрежов кодекс на ЕС за свързване към електроенергийната мрежа на нови типове*** изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане***. Когато изискванията за съответствие се основават на хармонизирани технически стандарти, независимо дали частично или изцяло, в актовете за изпълнение се определя методиката за проверка на съответствието***.

Or. en

Обосновка

Комуникацията и взаимосвързаността между изцяло електрическите превозни средства (PEV), хибридните превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (OVC-HEV), инфраструктурата за зареждане, електроенергийната мрежа и стационарните енергийни системи вече са косвено обхванати от Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива. Липсващата връзка е сертифицирането на мрежовия кодекс на равнището на ЕС, а не националните изисквания, за да се гарантира оперативната съвместимост и готовността на превозните средства за свързване към електрическата мрежа (V2G). Проверката на съответствието по време на одобряването на типа би подпомогнала

съвместимостта с ISO 15118-20, като същевременно се избягва регулаторното дублиране.

Изменение 128
Никола Минчев, Валери Дево, Катри Кулмуни

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията ***е упълномощена да*** приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	4. ***До 31 декември 2027 г.*** Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане. ***В делегирания акт се определя и обозначение „подготвен за V2G“, което да бъде включено в сертификата за съответствие на новите видове изцяло електрически превозни средства, отговарящи на тези изисквания, както и методиката за проверка на съответствието, основана, когато е приложимо, на хармонизирани технически стандарти.***

Or. en

Изменение 129
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията ***е упълномощена да*** приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	4. ***До 31 декември 2027 г.*** Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане. ***В делегирания акт се посочват най-малко следните изисквания:*** ***а) стандарти за оперативна съвместимост;*** ***б) набор от изисквания на мрежовия код за двупосочно преобразуване на електроенергия в електромобила – както от променлив ток към постоянен, така и от постоянен към променлив;*** ***в) интегриране на бордова технология за зареждане, способна да преобразува мощността.***

Or. en

Изменение 130
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Роман Хайдер, Вилис

Крищопанс

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия***,*** ***електроенергийната*** мрежа и ***стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане***.	4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия***. Тези изисквания се ограничават до еднопосочно интелигентно зареждане. Всяко участие в услуги за свързване на превозни средства към електрическата*** мрежа ***или за двупосочен пренос на енергия остава доброволно*** и ***изисква изричното и отменимо съгласие на собственика на превозното средство; техническите изисквания, определени съгласно настоящия параграф, не налагат двупосочни способности***.

Or. en

Обосновка

Налагането на изискване за двупосочна свързаност принуждава собствениците на превозни средства да субсидират разходите за балансиране на електроенергийната мрежа чрез влошаване на състоянието на частната им собственост. V2G не е забранено и собствениците, които дадат съгласието си, могат да участват, но рамката от делегирани актове за задължителни технически изисквания неизбежно би послужила като правно основание за налагане на задължително участие чрез условия за достъп до инфраструктурата. Акумулаторната батерия на частно превозно средство не е актив на обществената мрежа. Следователно оправомощаването трябва да се отнася само до еднопосочното интелигентно зареждане.

Изменение 131
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията ***е упълномощена да*** приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	4. ***До 31 декември 2027 г.*** Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане***, включително, но не само, следните изисквания: стандарти за оперативна съвместимост, набор от изисквания на мрежовия код за двупосочно преобразуване на електроенергия в електромобила – както от променлив ток към постоянен, така и от постоянен към променлив, и интегриране на технология за бордово зареждане, способна на тези преобразувания на енергия***.

Or. en

Изменение 132
Хенрик Дал

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1

Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане**.**	4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане***, като същевременно се осигурява оперативна съвместимост между превозните средства, инфраструктурата за зареждане, електрическите мрежи и съответните пазарни участници, включително операторите на зарядни станции, доставчиците на услуги за мобилност и агрегатите;***

Or. en

Изменение 133
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като	4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като

определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.	определя технически изисквания за комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане. ***Тези изисквания се ограничават до физическото свързване и протокола за комуникация и се основават на стандартите за зареждане, които вече се прилагат съгласно Регламент (ЕС) 2023/1804.***

Or. en

Изменение 134
Яна Нагьова

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя технически изисквания ***за*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване на изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно	4. Комисията е упълномощена да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които се допълва настоящият регламент, като определя***, когато е целесъобразно,*** технически изисквания***, свързани с*** комуникационния интерфейс и интерфейса за физическо свързване ***по отношение*** на ***съответствието с хармонизирания мрежов кодекс на ЕС за свързване към електроенергийната мрежа на нови типове*** изцяло електрически превозни средства (PEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) с инфраструктурата за зареждане

зареждане.	с електроенергия, електроенергийната мрежа и стационарните електроенергийни системи, способни да поддържат функции за интелигентно и двупосочно зареждане.

Or. en

Обосновка

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Изменение 135
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер, Норберт Линс

Предложение за регламент
Член 2 — параграф 1 — точка 1 а (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 49

Текст в сила	*Изменение*
Член 49	***(1a) Член 49 се заличава.***
Предоставяне на пазара, регистрация или пускане в употреба на превозни средства, последни от дадена серия	
1. В рамките на ограниченията, посочени в приложение V, част Б, и за ограничен период от време, както е уточнено в параграф 2, държавите членки могат да регистрират и разрешават предоставянето на пазара или пускането в употреба на превозни средства от тип, чието ЕС одобряване на типа е вече невалидно.	

Алинея първа се отнася само до превозни средства на територията на Съюза, които са имали валидно ЕС одобряване на типа по времето на производството си, и които не са били регистрирани или пуснати в употреба преди това ЕС одобряване на типа да загуби валидността си.

2. Параграф 1 се прилага само по отношение на окомплектовани превозни средства за период от 12 месеца, считано от датата на изтичане на срока на валидност на ЕС одобряването на типа, а по отношение на напълно комплектованите превозни средства – за период от 18 месеца, считано от тази дата.

3. Производител, който иска да се възползва от параграф 1, подава заявление до компетентния орган на всяка държава членка, свързана с регистрацията или пускането в употреба на превозното средство. В заявлението са уточнени всички технически или икономически причини, поради които тези превозни средства могат да не съответстват на новите технически изисквания.

Заинтересованите държави членки решават в рамките на три месеца от получаването на такова заявление дали да допуснат регистрацията или пускането в употреба на тези превозни средства на своята територия и ако това е така, какъв брой от тези превозни средства да регистрират.

4. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират ефективното наблюдение на броя на превозните средства, които предстои да се регистрират или пуснат в употреба в рамките на процедурата по настоящия член.

Or. en

((32018R085(8))

Обосновка

За да се премахне разпокъсаността на пазара и административната тежест, произтичаща от нехармонизираните национални процедури за освобождаване при излизане от серийно производство, като например различните механизми за квоти или крайни срокове, рамката за регистрация следва да бъде опростена. Настоящите процедури създават ненужна бюрокрация както за сектора, така и за националните компетентни органи. Следователно, ако датата на производство на превозното средство предхожда прилагането на ново правно изискване, неговият сертификат за съответствие следва да остане валиден, като по този начин се премахне необходимостта от обременяващи процедури за освобождаване на превозни средства, излизащи от серийно производство.

Изменение 136
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 2 — параграф 1 — точка 1 а (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 49

Текст в сила	*Изменение*
Член 49	***(1a) Член 49 се заличава.***
Предоставяне на пазара, регистрация или пускане в употреба на превозни средства, последни от дадена серия	
1. В рамките на ограниченията, посочени в приложение V, част Б, и за ограничен период от време, както е уточнено в параграф 2, държавите членки могат да регистрират и разрешават предоставянето на пазара или пускането в употреба на превозни средства от тип, чието ЕС одобряване на типа е вече невалидно.	
Алинея първа се отнася само до превозни средства на територията на Съюза, които са имали валидно ЕС одобряване на типа по времето на производството си, и които не са били регистрирани или пуснати в	

употреба преди това ЕС одобряване на типа да загуби валидността си.

2. Параграф 1 се прилага само по отношение на окомплектовани превозни средства за период от 12 месеца, считано от датата на изтичане на срока на валидност на ЕС одобряването на типа, а по отношение на напълно комплектованите превозни средства – за период от 18 месеца, считано от тази дата.

3. Производител, който иска да се възползва от параграф 1, подава заявление до компетентния орган на всяка държава членка, свързана с регистрацията или пускането в употреба на превозното средство. В заявлението са уточнени всички технически или икономически причини, поради които тези превозни средства могат да не съответстват на новите технически изисквания.

Заинтересованите държави членки решават в рамките на три месеца от получаването на такова заявление дали да допуснат регистрацията или пускането в употреба на тези превозни средства на своята територия и ако това е така, какъв брой от тези превозни средства да регистрират.

4. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират ефективното наблюдение на броя на превозните средства, които предстои да се регистрират или пуснат в употреба в рамките на процедурата по настоящия член.

Or. en

(32018R085(8)

Обосновка

Съгласно действащите за излизане от серийно производство производителите или собствениците са задължение да подадат заявление за освобождаване, когато превозните средства не са регистрирани преди влизането в сила на новите регулаторни изисквания. Тъй като процедурите се различават в отделните държави членки, това създава ненужна административна тежест и правна несигурност, без да носи ясни ползи. Предвид факта, че складирането на превозни средства е скъпо, така или иначе няма стимул да се натрупват запаси от тях. Поради това валидният сертификат за съответствие следва да остане валиден, ако превозното средство е било произведено преди влизането в сила на новите правила.

Изменение 137
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 48

Текст в сила	*Изменение*
	(1а) Член 48 се изменя, както следва:
Предоставяне на пазара, регистрация или пускане в употреба на превозни средства***, които не са превозни средства, последни от дадена серия***	Предоставяне на пазара, регистрация или пускане в употреба на превозни средства
1. Без да се засягат членове 51, 52 и 53, превозните средства, за които одобряването на типа на цялото превозно средство е задължително, или за които производителят е получил такова одобряване на типа, се предоставят на пазара, регистрират или пускат в употреба, само ако са придружени от валиден сертификат за съответствие, издаден в съответствие с членове 36 и 37.	1. Без да се засягат членове 51, 52 и 53, превозните средства, за които одобряването на типа на цялото превозно средство е задължително, или за които производителят е получил такова одобряване на типа, се предоставят на пазара, регистрират или пускат в употреба, само ако са придружени от валиден сертификат за съответствие, издаден в съответствие с членове 36 и 37 ***към датата на производство***.
Регистрация и пускане в употреба на некомплектовани превозни средства може да бъдат отказани, докато превозните средства са некомплектовани. ***Регистрацията и***	***Регистрация и пускане в употреба на некомплектовани превозни средства може да бъдат отказани, докато превозните средства са***

пускането в употреба на некомплектовани превозни средства не се използват за заобикаляне на прилагането на член 49.	***некомплектовани.***
2. Броят на превозните средства, произвеждани в малки серии, които са пуснати на пазара, регистрирани или пуснати в употреба в течение на една година, не надвишава годишните количествени ограничения, посочени в приложение V.	2. Броят на превозните средства, произвеждани в малки серии, които са пуснати на пазара, регистрирани или пуснати в употреба в течение на една година, не надвишава годишните количествени ограничения, посочени в приложение V.

Or. en

Обосновка

Съгласно действащите за излизане от серийно производство производителите или собствениците са задължение да подадат заявление за освобождаване, когато превозните средства не са регистрирани преди влизането в сила на новите регулаторни изисквания. Тъй като процедурите се различават в отделните държави членки, това създава ненужна административна тежест и правна несигурност, без да носи ясни ползи. Предвид факта, че складирането на превозни средства е скъпо, така или иначе няма стимул да се натрупват запаси от тях. Поради това валидният сертификат за съответствие следва да остане валиден, ако превозното средство е било произведено преди влизането в сила на новите правила.

Изменение 138
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 48 – параграф 1

Текст в сила	*Изменение*
	Член 48, параграф 1 се изменя, както следва:
1. Без да се засягат членове 51, 52 и 53, превозните средства, за които одобряването на типа на цялото превозно средство е задължително, или за които производителят е получил такова одобряване на типа, се предоставят на пазара, регистрират или пускат в употреба, само ако са	**„**1. Без да се засягат членове 51, 52 и 53, превозните средства, за които одобряването на типа на цялото превозно средство е задължително, или за които производителят е получил такова одобряване на типа, се предоставят на пазара, регистрират или пускат в употреба само ако са

придружени от валиден сертификат за съответствие, издаден в съответствие с членове 36 и 37.	придружени от валиден сертификат за съответствие, издаден в съответствие с членове 36 и 37 ***към датата на производство***.
	“

Or. en

(02018R0858-2024070(1)

Обосновка

За да се премахне разпокъсаността на пазара и административната тежест, произтичаща от нехармонизираните национални процедури за освобождаване при излизане от серийно производство, като например различните механизми за квоти или крайни срокове, рамката за регистрация следва да бъде опростена. Настоящите процедури създават ненужна бюрокрация както за сектора, така и за националните компетентни органи. Следователно, ако датата на производство на превозното средство предхожда прилагането на ново правно изискване, неговият сертификат за съответствие следва да остане валиден, като по този начин се премахне необходимостта от обременяващи процедури за освобождаване на превозни средства, излизащи от серийно производство.

Изменение 139
Франсоа-Ксавие Белами, Изабел Льо Каленек

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1 а (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 29 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1а. В член 29 се добавя следният параграф 3а:
	3а. ЕС одобряване на типа се издава по отношение на моторно превозно средство, което съответства на данните от информационното досие, посочено в член 24, и отговаря на техническите изисквания, посочени в съответните регулаторни актове, изброени в приложение II. До 1 януари 2036 г. новите и съществуващите типове превозни средства трябва да отговарят на изискванията за

	одобряване на типа, предвидени в настоящия регламент, както са определени в приложение II. Допълнения към разпоредбите на приложение II, приложими от 1 януари 2026 г. или по-късно, не са задължителни за одобряването на типа на цели превозни средства.

Or. en

Изменение 140
Хенрик Дал

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1 а (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1а. В член 5 се добавя следният параграф 4а:
	4а. Техническите изисквания, приети съгласно параграф 1, се прилагат по пропорционален и технологично неутрален начин и не налагат ненужни разходи на икономическите субекти, потребителите или публичните органи;

Or. en

Изменение 141
Хенрик Дал

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1 б (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4 б (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1б. В член 5 се добавя следният

	параграф 4б:
	4б. Техническите изисквания съгласно параграф 1 се основават на отворени, хармонизирани и непатентовани европейски или международни стандарти и остават в съответствие с техническите изисквания, приложими към инфраструктурата за зареждане с електроенергия съгласно Регламент (ЕС) 2023/1804 и свързаните с него делегирани актове;

Or. en

Изменение 142
Хенрик Дал

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1 в (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф 4 в (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1в. В член 5 се добавя следният параграф 4в:
	4в. Техническите изисквания, приети съгласно параграф 1, не правят възможността за свързване на превозното средство към електрическата мрежа или специфичните технически компоненти задължителни за частно оборудване за зареждане, когато такава функционалност би довела до непропорционални допълнителни разходи или не е разумно приложима в контекста на съответната инсталация;

Or. en

Изменение 143
Хенрик Дал

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1 г (нова)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 5 – параграф – 4 г (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(1г) В член 5 се добавя следният параграф 4г:
	4г. Техническите изисквания, приети съгласно параграф 1, гарантират, че упълномощените трети страни имат справедлив и недискриминационен достъп до данните и сигналите за управление, необходими за предоставянето на услуги за интелигентно и двупосочно зареждане, при условие че е налице съгласието на ползвателя и това е в съответствие с приложимото право на Съюза;

Or. en

Изменение 144
Пиерфранческо Маран, Матео Ричи, Андреас Шваб

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 41 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	В член 41 се добавя следният параграф 5а:
	5а. Чрез дерогация от настоящия параграф 1, производителят може да подаде заявление до органа по одобряването на държава членка за междинно ЕС одобряване на типа за тип напълно автоматизирано превозно средство от категория М

или N, произвеждано в малки серии, предназначено за предварително търговско внедряване в рамките на определена оперативна проектна област с цел непрекъснато валидиране на системата за автоматизирано управление в реални условия. Това одобрение подлежи на годишни количествени ограничения, експлоатационни условия, задължения за наблюдение в работен режим и максимален срок на валидност от три години, който може да бъде подновен за последователни периоди с еднаква продължителност, при условие че същите задължения продължават да се изпълняват. Междинното одобряване на типа, издадено съгласно настоящия параграф, се признава и се счита за валидно на цялата територия на Съюза в рамките на експлоатационната проектна област, посочена в сертификата за одобряване.

До ... [До Службата за публикации: моля, въведете шест месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82 за определяне на приложимите технически изисквания, количествени ограничения, експлоатационни условия, изисквания за докладване, както и условията, при които оперативните данни, събрани по време на периода на междинното одобряване на типа, могат да се използват като доказателство за валидиране в подкрепа на заявление за пълно ЕС одобряване на типа на цялото превозно средство, и изменя съответно приложенията към настоящия регламент. Тези условия, ограничения и свързаните с тях такси следва да отчитат по подходящ начин размера на

предприятията, като се гарантира, че МСП и иновативните стартиращи предприятия могат да се възползват в пълна степен от тази процедура.

Or. en

(32018R085(8)

Изменение 145
Пиерфранческо Маран, Матео Ричи, Андреас Шваб

Предложение за регламент
Член 2 - параграф 1 б (нов)
Регламент (ЕС) 2018/858
Член 43 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	Добавя се следният член 43а:
	Член 43а
	Взаимно признаване на националните разрешения за изпитване и внедряване на автоматизирани превозни средства
	1. Всяко национално разрешение, издадено от държава членка за изпитване или търговско въвеждане в експлоатация на автоматизирани и напълно автоматизирани превозни средства по обществените пътища, се признава за валидно на цялата територия на Съюза в рамките на оперативната проектна област, посочена във въпросното разрешение.
	2. Когато две или повече държави членки са създали трансгранична изпитателна площадка за системи за автоматизирано управление, разрешенията за изпитване, издадени от една от участващите държави членки в рамките на географския обхват на тази изпитателна площадка, се признават автоматично от останалите участващи държави членки, при условие че превозните

средства отговарят на приложимите изисквания на Съюза.

3. Държава членка може да възрази срещу признаването съгласно параграфи 1 и 2 само поради надлежно обосновани причини, свързани с пътната безопасност, и само в срок от 30 работни дни от получаването на уведомлението за разрешението. Ако в рамките на този срок не бъде повдигнато обосновано възражение, разрешението се счита за признато и валидно на цялата територия на Съюза.

4. До ... [До Службата за публикации: [шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент] държавите членки определят отговорните органи за одобряването, признаването и обмена на данни, както е посочено в настоящия параграф.

5. До ... [До Службата за публикации: [шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент] Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82 за установяване на хармонизирани процедури и механизъм на равнището на Съюза, управляван от Комисията или от определен орган на Съюза, за прилагане на разпоредбите на настоящия член, както и за организиране на събирането и предаването на оперативни данни от дейностите по изпитване и внедряване.

Or. en

(32018R085(8)

Изменение 146
Пиерфранческо Маран, Матео Ричи, Андреас Шваб

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 в (нов)

Регламент (ЕС) 2018/858
Член 22 – параграф 6 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	В член 22 се добавя следният параграф 6а:
	6а. За целите на многоетапното одобряване на типа на автоматизирани превозни средства или напълно автоматизирани превозни средства производителят може да подаде заявление за базово ЕС одобряване на типа на незавършено превозно средство като платформа, готова за ADS, като удостовери, че хардуерните елементи на превозното средство отговарят на минималните изисквания, които ще бъдат определени от Комисията съгласно настоящия параграф, независимо от софтуера на системата за автоматизирано управление, който ще бъде интегриран на по-късен етап. Окончателно ЕС одобряване на типа, обхващащо интегрирането на автоматизираната система за управление, се издава в съответствие с параграф 4 и с приложимите изисквания на Регламент (ЕС) 2019/2144 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1426.
	Базово ЕС одобряване на типа, издадено като платформа, подготвена за ADS съгласно настоящия параграф, не се ограничава до един тип превозно средство, когато производителят или доставчикът на технологии докаже, че една и съща ADS, състояща се от определена комбинация от хардуер и софтуер, може да бъде интегрирана в няколко типа базови превозни средства, отговарящи на минималните изисквания. В такъв случай в одобрението се посочват съответната ADS и гамата от

базови превозни средства, за които се отнася.

До ... [До Службата за публикации: да се въведе шест месеца след влизането в сила на регламента] Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 82 за установяване на минималните хардуерни изисквания за базовите превозни средства, подготвени за ADS, включително изисквания, свързани с обхвата на сензорите, стандартите за изчислителните платформи, резервираността на изпълнителните механизми и нивата на функционална безопасност, както и стандартизирани спецификации за софтуерния и хардуерния интерфейс за интегрирането на системите за автоматизирано управление на етапа на окончателното одобряване, с цел осигуряване на оперативна съвместимост между платформите на превозните средства и софтуера на системите за автоматизирано управление, разработен от различни производители.

Or. en

(32018R085(8)

Изменение 147
Николас Гонсалес Касарес, Роса Серано Сиера, Хави Лопес, Лаура Балярин Сереса, Сесар Луена, Лейре Пахин

Предложение за регламент
Член 3 – параграф -1 (нов)
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 7 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	– В член 7 се добавя следният параграф 5а:
	„5а. Превозните средства от категории M1 и N1 се оборудват със

система за откриване на присъствието на деца, способна да открива наличието на дете, останало в пътническото отделение след изключване или заключване на превозното средство, и да подава навременно предупреждение към водача или ползвателя на превозното средство, а когато е уместно – и предупреждение за ескалация на ситуацията или намеса.“

Or. en

(32019R2144)

Изменение 148
Николас Гонсалес Касарес, Роса Серано Сиера, Хави Лопес, Лаура Балярин Сереса, Сесар Луена, Лейре Пахин

Предложение за регламент
Член 3 – параграф -1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 7 – параграф 6

Текст в сила	*Изменение*
	Параграф 6 в член 7 се заменя със следното:
6. Комисията приема, чрез актове за изпълнение, разпоредби относно единните процедури и техническите спецификации за одобряването на типа на превозните средства във връзка с изискванията, определени в параграфи ***2—5*** от настоящия член.	***„***6. Комисията приема, чрез актове за изпълнение, разпоредби относно единните процедури и техническите спецификации за одобряването на типа на превозните средства във връзка с изискванията, определени в параграфи ***2 – 5a*** от настоящия член.

Or. en

(32019R2144)

Изменение 149
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1

Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН. ***Освобождаването не се прилага за превозни средства с каросерия от типа „пикап“.***
	Като част от доклада за оценка, посочен в член 14, Комисията оценява продължаващата обосновка за освобождаването. Освен ако не бъде решено друго в рамките на прегледа, посочен в член 14, освобождаването/то престава да се прилага, считано от 31 декември 2031 г.“

Or. en

Изменение 150
Йонас Шьостед

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани ***изцяло*** с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.

Освобождаването не се прилага за превозни средства с каросерия от типа „пикап“.

Or. en

Изменение 151
Даниел Буда

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N_2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N_2, задвижвани с електрически ток, ***изцяло електрически превозни средства, хибридни електрически превозни средства с външно зареждане и превозни средства с горивни елементи*** с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.“.

Or. ro

Обосновка

Важно е да има ясна формулировка относно обхвата, като се използват термини, залегнали в законодателството за одобряване на типа. Поради това би било най-добре да се избягват общи формулировки като „превозни средства, задвижвани с електричество“, и да се използват ясни технически категории.

Изменение 152
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон, Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани ***изцяло*** с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.

Or. en

Изменение 153
Елизабет Диерингер, Рашел Блом, Виржини Жорон, Клара Досталова, Роман Хайдер, Вилис Крищопанс, Ярослав Бжох

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2***, задвижвани с електрически ток,*** с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.

Or. en

Обосновка

Микробусите в диапазона 3,5 – 4,25 тона често попадат в категория N2 поради допълнителното тегло, дължащо се на последователните задължителни изисквания за безопасност, въведени през последните десетилетия, а не поради по-висок рисков профил, и обикновено се експлоатират от малки и средни предприятия и занаятчии в рамките на вътрешния транспорт. Изискването за ограничител на скоростта само

за неелектрическите микробуси от същия клас води до допълнителни разходи и административна тежест, без да се постига никаква полза за безопасността, тъй като изпитванията за безопасност при одобряване на типа се прилагат независимо от вида на задвижването. Технологично неутралното изключение отразява правилото за тахографа и обхвата на Правило № 89 на ООН.

Изменение 154
Фолкер Шнурбуш

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2***, задвижвани с електрически ток,*** с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2 с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.

Or. en

Изменение 155
Луис-Виченциу Лазарус

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило № 89 на ООН.	5а. Няма да се изисква превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток ***или водород***, с технически допустима максимална маса с товар на превозното средство между 3,5 и 4,25 тона, да се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с правило

№ 89 на ООН.

Or. en

Изменение 156
Валери Дево, Андреас Шваб, Михаел Блос, Меря Кюльонен, Грегори Алион, Беноа Касар, Никола Минчев, Катри Кулмуни, Ян-Кристоф Йотхен

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 8а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	Добавя се нов член 8а:
	Изисквания за безопасност на системи за вградени и прибиращи се дръжки на вратите
	1. Превозните средства от категории M_1 и N_1, оборудвани с вградени, прибиращи се или задействани електронно външни дръжки на вратите, трябва да бъдат конструирани така, че тези дръжки да могат да се отварят в случай на прекъсване на електрозахранването, сблъсък, замръзване или аварийни ситуации, включително пожар в превозното средство и потапяне във вода.
	2. Тези дръжки трябва да разполагат с механична система за ръчно задействане, независима от електрозахранването и позволяваща ръчно отваряне както отвътре, така и отвън.
	3. На Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт с цел определяне на подробни правила и технически изисквания за безопасността на този тип дръжки.

Or. en

(32019R2144)

Изменение 157
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 14 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	В член 14 от Регламент (ЕС) № 2019/2144 се добавя следната алинея:
	„Освен това Комисията оценява предвиденото в член 9, параграф 5а изключение за превозни средства от категория N2, задвижвани с електричество, с максимална технически допустима маса с товар между 3,5 и 4,25 тона, които не трябва да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, с оглед на потенциалните рискове за безопасността и подобренията в енергийната плътност на батериите, които биха могли да обосноват понижаване на стойността от 4,25 тона. В случай че оценката подкрепя такова преразглеждане, тя се ограничава до ново производство от определена дата и Комисията съответно представя законодателно предложение.“

Or. en

(32019R2144)

Обосновка

В рамките на настоящото законодателно предложение не е извършена оценка на въздействието и поради това следва да се извърши подходяща оценка като част от прегледа на 2019/2144.

Изменение 158
Андреас Шваб, Андреа Векслер, Маркус Фербер, Йенс Гизеке, Зала Томашич, Марион Валсман, Енгин Ероглу, Норберт Линс, Оливер Шенк, Кристиан Долешал, Ангелика Ниблер

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 9 – параграф 5 б (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	В член 9 от Регламент (ЕС) № 2019/2144 се добавя следният параграф 5б:
	5б. До 31 декември 2029 г. Комисията приема делегиран акт, както е посочено в член 15, параграф 2, буква а), относно равнището на граничните стойности на емисиите от спирачната система за превозни средства от категории M2, N2, M3 и N3, определено в таблица 8 от приложение I.

Or. en

(32019R2144)

Обосновка

Тези изменения се отнасят до граничните стойности на емисиите от спирачната система на тежкотоварни и лекотоварни превозни средства. Тъй като целта за намаляване на емисиите на CO2 с 90% позволява превозните средства с вътрешно горене и хибридните превозни средства да останат на разположение след 2035 г., предложените гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система трябва да бъдат преразгледани, за да се приспособят към различните технологии на силово задвижване, а не само към електрическите превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Освен това бъдещите гранични стойности за тежкотоварните превозни средства трябва да балансират въздействието на градското и крайградското шофиране с бързото нарастване на електрифицираните автомобилни паркове въз основа на разходите и ползите, в съответствие с преразглеждането на Регламент (ЕС) 2024/1257.

Изменение 159
Франсоа Калфон, Вивиен Костанцо, Кристел Шалдемозе, Мохамед Шахим, Пиер Жуве, Сакис Арнаутоглу, Йоан Даниелсон, Лаура Балярин Сереса, Хелен Фрицон,

Сержио Гонсалвеш

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 1 а (нов)
Регламент (ЕС) 2019/2144
Член 6 – параграф 1 – буква ж а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	В член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/2144 се добавя следната буква жа):
	„жа) бордова система за прекъсване на зареждането на електрически превозни средства в съответствие с техническите спецификации, приети съгласно член 12.“

Or. en

(32019R2144)

Обосновка

Зарядните точки често се намират в отдалечени или изолирани райони, където пътниците могат да се сблъскат със ситуации, при които не е възможно безопасно да излязат от автомобила, за да прекъснат процеса на зареждане. Стандартизираният бордови механизъм, който позволява на водача да прекъсне зареждането по всяко време, се справя с този пропуск в безопасността. Техническите спецификации, включително изискванията за интерфейс и оперативна съвместимост със съществуващите стандарти за зареждане, се определят от Комисията чрез делегиран акт съгласно член 12, като се гарантира съответствие със приложимите стандарти.

Изменение 160
Ян-Кристоф Йотхен, Беноа Касар, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 3 – алинея 2 – точка 50 а (нова)

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 3 се добавя следната точка 50а:
	(50а) „превозно средство, работещо изключително с допустими горива“

(VEEF), означава лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство, което използва за задвижване единствено допустими горива през целия си експлоатационен срок;

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

Въвеждането на категория за превозни средства, работещи изключително с допустими горива, гарантира технологична неутралност и еднакви условия на конкуренция с електрическите превозни средства с акумулаторни батерии.

Изменение 161
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 3 – алинея 2 – точка 50 в (нова)

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 3 се добавя нова точка 50в:
	(50в) „система за блокиране на захранването с гориво“ означава система, проектирана така, че да не позволява на превозно средство, работещо изключително с допустими горива, да използва горива, различни от допустимите горива;

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

В случай на експлоатация на превозно средство с недопустими горива е необходима система за блокиране на захранването с гориво. Системата за блокиране на захранването с гориво е проектирана така, че на последния етап да деактивира превозното средство в случай на подаване на изкопаеми горива, но само след като

гъвкава система за постепенно предупреждение е уведомила водача за ситуацията.

Изменение 162
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 4 – параграф -1 (нов)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 3 – параграф 2 – точка 50 б (нова)

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 3, параграф 2 се добавя следната точка:
	(50б) „допустими горива“ означава всички горива, както са определени в Директива (ЕС) 2018/2001 за енергията от възобновяеми източници, които отговарят на критериите за устойчивост в посочената директива.

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

Този подход гарантира правна съгласуваност в законодателството на ЕС.

Изменение 163
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 4 – параграф -1 (нов)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 3 – параграф 2 – точка 50 в (нова)

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 3, параграф 2 се добавя следната точка 50в:
	(50в) „следене на захранването с гориво“ означава устройство, предназначено да проверява дали на

превозно средство, работещо изключително с допустими горива, се доставя единствено с допустими горива;

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

За да може да се провери дали дадено превозно средство работи изключително с допустими горива, е необходимо „следене на захранването с гориво“, за да се докаже, че на съответното превозно средство се доставят единствено тези допустими горива.

Изменение 164
Стефано Каведаня, Денис Неши, Даниеле Полато, Александър Вондра, Никола Прокачини, Антонела Сберна, Пиетро Фиоки, Микеле Пикаро, Паоло Инселвини, Карло Фиданца, Алберико Гамбино, Карло Чичоли

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 4 – параграф 5

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 4 параграф 5 се заменя със следното:
5. При проектирането, конструирането и сглобяването на превозни средства производителите не използват манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии.	***„***5. При проектирането, конструирането и сглобяването на превозни средства производителите не използват манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии. ***Когато дадено устройство или стратегия са одобрени от органа по одобряване на типа в съответствие с настоящия регламент и акта за изпълнение, посочен в член 14, параграф 3, букви а) – в) и член 14, параграф 4, букви т) и ф) от него, включително съответната документация за тях, това устройство или стратегия не представляват манипулиращо устройство или манипулираща стратегия или стратегия съгласно***

член 13, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2018/858.“

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

Целта на тези изменения е да се въведе петгодишен мораториум върху прилагането на Евро 7 за тежкотоварните превозни средства. Целта е да се даде възможност на производителите да съсредоточат инвестициите си върху декарбонизацията на тежкотоварния и пътническия транспорт в съответствие с целите на ЕС в областта на климата и емисиите на CO2, като същевременно се гарантира, че Комисията продължава да подготвя необходимите актове за изпълнение, за да осигури на промишлеността правна сигурност и подходящ срок за изпълнение.

Изменение 165
Меря Кюльонен, Себастиан Тюнкюнен, Пека Товери, Елси Катайнен

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 4 – параграф 4 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	-(1) В член 4 се добавя следният параграф 1а:
	„1а. По отношение на тежкотоварните превозни средства и, когато е приложимо, на извънпътната подвижна техника, изискванията, определени в настоящия параграф, се прилагат кумулативно и гарантират спазването на граничните стойности на емисиите, както и непрекъснатата експлоатационна готовност на превозните средства и машините при всички нормални и разумно предвидими експлоатационни условия на територията на целия Съюз. Производителите проектират, калибрират и наблюдават системите за контрол на емисиите, които използват реагенти, включително системите за селективна каталитична редукция, по такъв

начин, че тези системи да поддържат пълна функционална способност във всички типични за транспортната логистика, строителството, минното дело, горското стопанство, селското стопанство, управлението на отпадъците и други промишлени и сервизни приложения, характеризиращи се с непрекъсната работа или висока степен на натоварване.

Когато условията, включително предизвикващите кристализация или замръзване на реагентите, влошават или е вероятно да влошат работата на системата, се прилагат следните изисквания:

а) системите за контрол на емисиите се изменят, адаптират или поддържат незабавно чрез алтернативни технически решения, включително използването на алтернативни реагенти;

б) еквивалентните показатели на емисиите се доказват и поддържат по всяко време при всички приложими условия на изпитване и реални експлоатационни условия;

в) не се допуска намаляване на експлоатационната разполагаемост, надвишаващо граничните стойности, необходими за поддържане на съответствие с граничните стойности на емисиите; както и

г) спазването на приложимите гранични стойности на емисиите не се спира, прекъсва или намалява при работни условия, попадащи в обхвата на настоящия регламент.“

Or. en

Изменение 166
Александър Вондра, Беатрис Тимгрен, Стефано Каведаня, Ондржей Крутилек, Клаудио-Ричард Тързиу, Лоранс Трошю, Адриан-Джордже Аксиния, Аурелиюс Верига

Предложение за регламент
Член 4 – параграф -1 (нов)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 4 – параграф 2

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 4 параграф 2 се заменя със следното:
Производителите проектират, конструират и сглобяват превозните средства така, че да отговарят на изискванията на настоящия регламент, включително спазване на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, при условията, посочени в приложение III, и спазване на ***стойностите***, декларирани в сертификата за съответствие и в документацията за одобрение на типа за експлоатационния срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV. Тези превозни средства се обозначават като превозни средства „Евро 7“.	Производителите проектират, конструират и сглобяват превозните средства така, че да отговарят на изискванията на настоящия регламент, включително спазване на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, при условията, посочени в приложение III, и ***ако е приложимо,*** спазване на ***максималните стойности на емисиите в реални условия на движение***, декларирани в сертификата за съответствие и в документацията за одобрение на типа за експлоатационния срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV. Тези превозни средства се обозначават като превозни средства „Евро 7“. ***“***

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Изменение 167
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	-(1) Добавя се следният член 4а:
	„Член 4а
	Специфични изисквания и разпоредби за превозни средства, работещи изключително с допустими горива (VEEF)
	1. Превозните средства, одобрени като превозни средства, работещи изключително с допустими горива (VEEF) отговарят, в допълнение към изискванията, установени в настоящия регламент и в делегираните и изпълнителните актове, приети съгласно него, и на изискванията, посочени в настоящия член. Специфичните емисии на CO_2 от VEEF са 0 g CO_2/km. Тази стойност се вписва в сертификата за съответствие, издаден съгласно член 36 от Регламент (ЕС) 2018/858, и се прилага за целите на Регламент (ЕС) 2019/631. Измерването на специфичните емисии на CO_2 не се изисква, а измерването на разхода на гориво в L/100 km се изисква в процеса на одобряване на типа, при проверката на съответствието на производството или при изпитванията за съответствие по време на експлоатация.
	2. VEEF се оборудва със система за следене на захранването с гориво и за блокиране на захранването с гориво. Посочените системи се проектират, конструират и монтират по начин,

който гарантира защита срещу вмешателство. Отворът за горивото се обозначава по подходящ начин, за да се укаже, че двигателят работи единствено с допустими горива.

3. Устройството за следене на захранването с гориво е в състояние да установява по време на работа на превозното средство и при всяко зареждане с гориво дали превозното средство се използва единствено с допустими горива. По-специално той трябва да може да открива използването на горива или горивни смеси, които не се определят като допустими горива, посредством технически подходящ метод за проследяване и комбинация от такива методи. Този метод може да включва следните методи въз основа на следните подходи или всеки друг технически подходящ метод за проследяване:

а) цифрова система за проследяване от край до край за допустимите горива по цялата верига на доставки на горива, включваща използването на удостоверени цифрови записи и цифрово потвърждение, свързващо операцията по захранване с гориво с конкретното превозно средство и точката на зареждане;

б) бордово откриване на използването на недопустими горива чрез обработка на съществуващите сигнали и функции на превозното средство, включително сигнали, генерирани от управляващите блокове на превозното средство и свързаните с тях сензорни системи;

в) бордово установяване на състава на горивото чрез молекулярно, спектроскопично или подобно аналитично отчитане, което позволява пряка проверка дали използваното гориво отговаря на изискванията за допустимо гориво;

г) сигурна двупосочна комуникация между превозното средство и оборудването за захранване с гориво, включително проверки за автентичност и цялостност на процеса на захранване, и когато е приложимо, технически мерки, които да позволяват захранване с допустими горива и да предотвратяват захранването с недопустими горива;

д) система за разпределяне на масов баланс, при която количествата допустими горива, пуснати на пазара, се удостоверяват чрез проверими записи и се разпределят за използване от конкретни превозни средства в количества, съответстващи на прогнозното им потребление; както и балансиран подход, основан на цифрови доказателства, при който прогнозното потребление на гориво на дадено превозно средство, се проследява и съпоставя с цифрови доказателства (включително сертификати или равностойни документи), без да се изисква обмен на данни за зареждането с точката за зареждане; Когато следенето на захранването с гориво установи, че даден VEEF не се експлоатира изключително с допустими горива, системата за блокиране на захранването с гориво се активира автоматично.

4. Системата за блокиране на захранването с гориво предупреждава водача, когато VEEF не се експлоатира с допустими горива, и предотвратява по-нататъшното функциониране на превозното средство след задействане на система за постепенно предупреждение. Това може да се постигне по-специално чрез окончателно предотвратяване на (повторното) пускане в ход на превозното средство.

5. Чрез дерогация от параграф 4 системата за блокиране може, при изключителни обстоятелства, да позволи на водача да използва обходен маршрут с ограничение на разстоянието, когато такъв обходен маршрут е необходим, за да се избегне непропорционално ограничаване на мобилността, по-специално:

а) в региони на Съюза, където в радиус от 100 километра няма разумно достъпна възможност за зареждане с допустими горива; или

б) когато превозното средство се експлоатира извън територията на Съюза. Обходният маршрут, посочен в първа алинея, се ограничава до строго необходимото и не позволява превозното средство да се експлоатира постоянно или да превишава ограничението за пробег без допустими горива.

6. По заявление на производителя органът по одобряването на типа може да издаде ЕС одобряване на типа за системата за следене на захранването с гориво и/или за системата за блокиране, при условие че е доказано съответствие с настоящия член. Само по себе си това одобрение не представлява одобрение на типа на модел превозно средство като VEEF и не засяга никакви допълнителни изисквания, приложими към одобрението на типа на превозни средства като VEEF. Държавите членки уведомяват Комисията за всички разрешения за системи за следене на захранването с гориво и/или за системи за блокиране, издадени съгласно настоящия параграф, в срок от 30 дни от датата на издаване. Уведомлението съдържа обективно обобщение на техническите спецификации на одобрената система за следене на захранването с гориво и/или за

системата за блокиране. Комисията приема актове за изпълнение за определянето на техническите и процедурните изисквания за одобряване на типа на системите за следене на захранването с гориво и/или за системите за блокиране.

7. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на единни процедури и технически спецификации за одобрение на типа на VEEF във връзка с изискванията, посочени в настоящия член, включително изискванията, свързани със защитата срещу неправомерна намеса, изпитванията и прилагането на дерогацията съгласно параграф 5. Това включва необходимите изменения в приложения I, II, IX и XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1706 на Комисията и в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията.

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

В член 4а се установява правното основание за нова категория превозни средства – „превозни средства, работещи изключително с допустими горива“ (VEEF). В параграф 3 от предложения член се определя набор от допустими методики за мониторинг. С параграфи 4 и 5 се въвеждат концепции за блокиране, които гарантират съответствие по пропорционален и лесен за използване начин. Параграф 6 позволява на държавите членки да одобряват допълнителни методики за мониторинг, които могат да бъдат разработени в бъдеще. С параграф 7 на Комисията се предоставя правомощието да приема необходимите актове за изпълнение и делегирани актове за привеждане в действие на концепцията за VEEF.

Изменение 168
Михаел Блос, Виргиниус Синкявичус, Алис Кунке

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 7 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	-(1) В член 7 се добавя следният параграф 1а:
	„1а. Производителите гарантират, че всяка система за последваща обработка на отработили газове с използване на реагент запазва своята функция за контрол на емисиите при всички условия на околната среда, особено при ниски температури.“

Or. en

(32024R125(7)

Изменение 169
Ян-Кристоф Йотхен, Андреас Глюк, Свеня Хан, Марян Шарец

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – точка -1 (нова)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 7 – параграф 1 а (нов)

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 7 се добавя следният параграф 1а:
	„1а. За VEEF не се изисква измерване на специфичните емисии на CO_2, докато измерването на разхода на гориво в L/100 km се изисква като част от процеса на одобряване на типа. В заявлението за ЕС одобряване на типа по отношение на емисиите производителят трябва да посочи, че двигателят на превозното средство работи изключително с допустими горива. Производителят също така предоставя информация относно системите за следене на захранването с гориво и/или системите за блокиране, както и относно мерките, предприети за тяхната защита срещу манипулации и неразрешени промени.“

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

С член 7 се определят задълженията на производителите във връзка с одобрението на типа по отношение на емисиите. Изменението представлява необходима техническа корекция, целяща включването на VEEF, както и на информация относно монитора за захранване с гориво и/или системата за блокиране.

Изменение 170
Катри Кулмуни, Валери Дево, Никола Минчев, Анна-Мая Хенриксон, Меря Кюльонен, Елси Катайнен, Аура Сала, Мика Аалтола, Ян-Кристоф Йотхен

Предложение за регламент
Член 4 – параграф -1 (нов)
Регламент (ЕС) 2024/1257
Член 7 – параграф 2 а (нов)

Текст в сила	*Изменение*
	-(1) В член 7 се добавя следният параграф 2а:
	2а. Производителите предоставят на органа по одобряването подписана декларация за съответствие по отношение на дълготрайността и липсата на необичайни степени на повреда на системата за впръскване на реагент при динамични условия, при които реагентът, посочен в одобрението на типа, блокира и изхвърля многократно. Тези системи трябва да издържат на изискванията за експлоатационния срок, посочени в таблица 1 от приложение IV.

Or. en

(32024R125(7)

Обосновка

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during

normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.