2026/1046

7.5.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2026/1046 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 29 април 2026 година

за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 по отношение на изчисляването на кредитите за емисии за тежкотоварни превозни средства за периодите за докладване за годините 2025—2029

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([2]),

като имат предвид, че:

(1) В Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) се определят целите по отношение на CO_2 за нови тежкотоварни превозни средства. Тези цели представляват ключова част от рамката на Съюза за намаляване до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % под нивата от 1990 г. и за постигане на неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г.

(2) С Регламент (ЕС) 2019/1242 за производителите се определят все по-строги цели за намаляване на емисиите на CO_2. С тези цели се осигурява дългосрочна сигурност и предвидимост за инвеститорите по веригата за създаване на стойност, като същевременно се предоставя достатъчно време за справедлив преход към неутралност по отношение на климата. Поради това е от съществено значение равнището на целите за намаляване на емисиите на CO_2, определени съгласно Регламент (ЕС) 2019/1242, да остане без промяна.

(3) За да се улесни постигането на целите, приложими от 2030 г., и с оглед на забавянето на разгръщането на публичната инфраструктура за зареждане по магистралите за тежкотоварни превозни средства, производителите следва да могат да генерират повече кредити за емисии преди 2030 г., което би могло също така да стимулира по-ранното внедряване на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии.

(4) Производителите следва да натрупват кредити за емисии през периодите за докладване за годините 2025—2029, ако специфичните им емисии на CO_2 са по-ниски от целите за специфични емисии на CO_2, а не под траекторията за намаляването на емисиите на CO_2.

(5) Тъй като внедряването на градски автобуси с нулеви емисии вече е напреднало и тяхната употреба не е неблагоприятно засегната от евентуална липса на публична инфраструктура за зареждане по магистралите, настоящият регламент не следва да се прилага за градските автобуси.

([1]) Становище от 18 март 2026 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

([2]) Позиция на Европейския парламент от 12 март 2026 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 30 март 2026 г.

([3]) Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

(6) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно да се осигури допълнителна гъвкавост за производителите на превозни средства за осигуряването на съответствие при запазване на равнището на амбиция по отношение на целите за намаляване на емисиите на CO_2, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради мащаба и последиците от действието може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(7) Поради това Регламент (ЕС) 2019/1242 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) 2019/1242 се изменя, както следва:

1) В член 7, параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) разликата между траекторията за намаляване на емисиите на CO_2, посочена в параграф 2 за периода за докладване за 2025 г., и средните специфични емисии на CO_2 на производителя за периодите за докладване за годините 2025—2029 и разликата между траекторията за намаляване на емисиите на CO_2 за периодите за докладване за годините, различни от 2025—2029, и средните специфични емисии на CO_2 на този производител за същия период за докладване, ако тази разлика е положителна („кредити за емисии“); или“.

2) Приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

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

Съставено в Страсбург на 29 април 2026 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	M. RAOUNA

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I към Регламент (ЕС) 2019/1242 се изменя, както следва:

1) Таблицата в точка 5.2 се заменя със следното:

	„2019 г. ≤ Y< 2025 г.	2025 г. ≤ Y< 2030 г.	2030 г. ≤ Y< 2040 г.
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$“.

2) В точка 5.2 се добавя следното:

„Където $ET2025(NO)_Y$ и $ET2025(M)_Y$ се определят както следва:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times \left[\left(1 - pv_{sg}\right) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}\right]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$“