

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 443/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 април 2009 година

за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства

(Текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1)

Изменен със:

Официален вестник

		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Регламент (ЕС) № 397/2013 на Комисията от 30 април 2013 година	L 120	4	1.5.2013 г.
► <u>M2</u>	Регламент (ЕС) № 333/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2014 година	L 103	15	5.4.2014 г.



**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 443/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 23 април 2009 година

**за определяне на стандарти за емисиите от нови леки
пътнически автомобили като част от цялостния подход на
Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от
лекотоварните превозни средства**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската
общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

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

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Дого-
вора ⁽²⁾,

като имат предвид че:

- (1) Целта на настоящия регламент е да се определят стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността, което съставлява част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства, като едновременно с това се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.
- (2) Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата, която бе одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета ⁽³⁾, изисква всички страни да изготвят и приложат национални и, където е уместно, регионални програми, съдържащи мерки за намаляване на изменението на климата. Във връзка с това Комисията предложи през януари 2007 г. в контекста на международните преговори Европейският съюз да има за цел намаление с 30 % на емисиите на парникови газове на развитите държави до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.), но и самият Съюз да поеме твърд и независим ангажимент за постигане на намаление на емисиите на парникови газове най-малко с 20 % до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.) независимо от намалението, постигнато от други развити държави. Тази цел бе одобрена от Европейския парламент и от Съвета.

⁽¹⁾ ОВ С 77, 31.3.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент от 17 декември 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник) и решение на Съвета от 6 април 2009 г.

⁽³⁾ ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

▼B

- (3) Едно от следствията от тези ангажменти е, че ще бъде необходимо всички държави-членки да намалят значително емисиите от леките пътнически автомобили. С цел да се осигурят необходимите значителни намаления на емисиите, на равнище държава-членка и на равнището на Общността следва да се въведат политики и мерки във всички икономически сектори на Общността, а не само в промишления сектор и в сектора на енергетиката. Автомобилният транспорт е вторият сектор в Съюза по обем на емисиите на парникови газове и неговите емисии продължават да нарастват. Ако въздействието на пътния транспорт върху изменението на климата продължи да се увеличава, то ще обезсмисли в значителна степен намаленията, постигнати от другите сектори с цел борба с изменението на климата.
- (4) Общностните цели за новите леки пътнически автомобили дават на производителите повече сигурност при планирането и по-голяма гъвкавост при съобразяване с изискванията за намаляване на CO₂, отколкото отделните национални цели за намаляване на емисиите. При определяне на стандартите за обем на емисиите е важно да се вземат предвид техните последици за пазарите и конкурентоспособността на производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и ползите по отношение на насърчаването на иновациите и намаляването на потреблението на енергия.
- (5) Настоящият регламент се основава на трайно наложен процес за измерване и мониторинг на емисиите на CO₂ от превозни средства, регистрирани в Общността, в съответствие с Решение № 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 2000 г. за разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили ⁽¹⁾. Важно е определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ да продължи да осигурява предвидимост и сигурност при планирането за производителите на превозни средства по отношение на новия им автомобилен парк в Общността.
- (6) Комисията е приела Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили през 1995 г. Стратегията се основава на три стълба: доброволно поемане на ангажменти от страна на автомобилната промишленост за намаляване на емисиите, подобряване на информацията за потребителите и насърчаване чрез фискални мерки на производството на ефективни по отношение на горивата леки автомобили.
- (7) През 1998 г. Асоциацията на европейските автомобилни производители (ACEA) се ангажира да намали средните емисии от продадените нови леки автомобили до 140 g CO₂/km до 2008 г., а през 1999 г. Асоциацията на автомобилните производители в Япония (JAMA) и Асоциацията на автомобилните производители в Корея (КАМА) пое ангажмент да намалят средните емисии от продадените нови коли до 140 g CO₂/km до 2009 г. Тези ангажменти бяха признати с Препоръка 1999/125/ЕО на Комисията от 5 февруари 1999 г. относно намаляването на емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили ⁽²⁾ (ACEA), Препоръка 2000/303/ЕО на Комисията от 13 април 2000 г. относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (КАМА) ⁽³⁾ и Препоръка 2000/304/ЕО на Комисията от 13 април 2000 г. относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (JAMA) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 202, 10.8.2000 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 49.

⁽³⁾ ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 55.

⁽⁴⁾ ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 57.

▼B

- (8) На 7 февруари 2007 г. Комисията прие две паралелни съобщения: Съобщение относно резултатите от прегледа на стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили и Съобщение относно конкурентна регулаторна рамка за автомобилостроенето през XXI век (CARS 21). В съобщенията се подчертава, че е постигнат напредък при достигането на целта от 140 g CO₂/km до 2008/2009 г., но че общностната цел за 120 g CO₂/km няма да бъде достигната през 2012 г. без допълнителни мерки.
- (9) В съобщенията се предлага възприемането на цялостен подход за постигане на целта на Общността от 120 g CO₂/km до 2012 г. и се посочва, че Комисията ще предложи законодателна рамка за постигането на целта на Общността, като се акцентира върху задължителните намаления на емисиите на CO₂, за да се достигне цел от 130 g CO₂/km средно за парка от нови леки автомобили чрез подобрения в технологията на двигателите на превозни средства. В съответствие с подхода при доброволните ангажменти, поети от производителите, са обхванати тези елементи, които се вземат предвид при измерването на емисиите на CO₂ на леките пътнически автомобили в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите на 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⁽¹⁾. Допълнително намаление на емисиите с 10 g CO₂/km, или равностойно на тях при техническа необходимост, ще се осигури от други технологични подобрения и увеличена употреба на устойчиви биогорива.
- (10) Законодателната рамка за постигане на средните цели за новия автомобилен парк следва да гарантира неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели за намаляване на емисиите, които отчитат многообразието на европейските производители на автомобили, и следва да бъде избегнато всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между тях. Законодателната рамка следва да бъде съвместима с общата цел за постигане на целите на Общността от Киото и следва да бъде допълнена от други инструменти, които са в по-голяма степен свързани с употребата, като например диференцирани данъци върху леките автомобили и енергията.
- (11) Следва да бъде гарантирано подходящо финансиране в общия бюджет на Европейския съюз, за да се насърчава развитието на технологиите с цел радикално намаляване на емисиите на CO₂ от пътните превозни средства.
- (12) За да се запазят многообразието на автомобилния пазар и способността му да отговаря на различни нужди на потребителите, целите за CO₂ за леките пътнически автомобили следва да се определят на линейна база в зависимост от тяхната полезност. Подходящ показател за определяне на полезността, е масата, която позволява да се направи връзка с настоящите емисии и следователно води до по-реалистични и неутрални за конкуренцията цели. Още повече че данните за нея са леснодостъпни. Данните за алтернативните параметри на полезността — като например отпечатъка (произведението на широчината на колеята и междусосовото разстояние), следва да се събират, за да се улеснят дългосрочните оценки на подхода, основаващ се на

⁽¹⁾ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

▼B

полезността. До 2014 г. Комисията следва да направи преглед на наличността на данните и, при необходимост, да внесе предложение до Европейския парламент и до Съвета за адаптиране на показателя за полезност.

- (13) Целта на настоящия регламент е да се създадат стимули за автомобилната промишленост да инвестира в нови технологии. С настоящия регламент активно се насърчават екологичните иновации и се взема предвид бъдещото развитие на технологиите. Разработването на иновативни технологии за задвижване следва да бъде особено насърчавано, тъй като те водят до по-ниски емисии, отколкото при традиционните леки пътнически автомобили. По този начин се насърчава дългосрочната конкурентоспособност на европейската промишленост и се създават повече качествени работни места. Комисията следва да разгледа възможността за включване на мерки за екологични иновации в прегледа на процедурите по изпитване, в съответствие с разпоредбите на член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, като отчете техническото и икономическото въздействие от това включване.
- (14) Като се признават значителните разходи за изследвания и развитие, както и за производство на единица продукция на ранните поколения автомобилни технологии с много ниско съдържание на въглерод, които трябва да бъдат въведени на пазара след влизането му в сила, с настоящия регламент се цели и ограничено във времето ускоряване и улесняване на процеса по въвеждане на общностния пазар на превозни средства с много ниски емисии на въглерод в началните етапи на тяхното предлагане на пазара.
- (15) Използването на някои алтернативни горива може да предложи значително намаляване на емисиите на CO₂ по цялата верига — от източника на гориво до потребителя. Следователно настоящият регламент включва специални разпоредби, целящи насърчаването на бъдещото използване на някои превозни средства с алтернативни горива на общностния пазар.
- (16) За да се осигури съгласуваност с подхода, приет в стратегията на Комисията за CO₂ и леките автомобили, по-специално по отношение на доброволните ангажменти, поети от асоциациите на производителите, целта следва да се прилага по отношение на новите леки пътнически автомобили, които са регистрирани за първи път в Общността и които не са били регистрирани преди това извън нея, освен с цел избягване на злоупотреби, за ограничен период от време.
- (17) С Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства⁽¹⁾ се установява хармонизирана рамка, съдържаща административни разпоредби и общи технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства, попадащи в нейното приложно поле. Органът, който отговаря за спазването на настоящия регламент, следва да бъде същият като този, който носи отговорност за всички аспекти на процеса на одобрение на типа в съответствие с посочената директива и за осигуряване на съответствието на производството.

⁽¹⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

▼B

- (18) За целите на одобрението на типа се прилагат специфични изисквания за превозни средства със специално предназначение по смисъла на определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, и следователно те следва да се изключат от приложното поле на настоящия регламент. Като се има предвид, че превозните средства, които са класифицирани като категория M₁ преди влизането в сила на настоящия регламент и са създадени специално с търговска цел, така че да може да се осигури използването на инвалидна количка вътре в тях, и отговарят на определението на превозно средство със специално предназначение в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, следва също така да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент в съответствие с политиката на Общността за подпомагане на лицата с увреждания.
- (19) На производителите следва да се осигури гъвкавост при вземане на решение за това как да постигнат целите по настоящия регламент и да се позволи да осредняват емисиите в рамките на парка от нови леки автомобили, вместо да е необходимо да спазват цели за CO₂ за всеки отделен лек автомобил. Следователно производителите следва да бъдат задължени да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки автомобили, регистрирани в Общността, за които те са отговорни, не превишават средната стойност на целите за емисиите за тези леки автомобили. За да се улесни преходът, това изискване следва да се въведе постепенно в периода между 2012 и 2015 г.
- (20) Не е целесъобразно да се използва един и същ метод за определяне на целите за намаляване на емисиите за големите и малките производители, които се разглеждат като независими въз основа на критериите, установени в настоящия регламент. Такива малки производители следва да имат алтернативни цели за намаляване на емисиите, свързани с технологичния потенциал на превозните средства на съответния производител за намаляване на специфичните емисии на CO₂ и съответстващи на характеристиките на съответните пазарни сегменти. Тази дерогация следва да бъде предмет на прегледа на конкретните цели за емисиите в приложение I, който трябва да бъде завършен най-късно до началото на 2013 г.
- (21) На тясноспециализираните производители следва да се позволи да се възползват от алтернативна цел, която е с 25 % по-ниска от техните средни специфични емисии на CO₂ през 2007 г. Когато не съществува информация за средните специфични емисии на производителите за 2007 г., следва да бъде определена равностойна цел. Тази дерогация следва да бъде предмет на прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да бъде завършен най-късно до началото на 2013 г.

▼B

- (22) При определянето на средната стойност на специфичните емисии на CO₂ за всички нови леки автомобили, регистрирани в Общността, за които производителите носят отговорност, следва да се вземат предвид всички леки автомобили, независимо от тяхната маса или други характеристики. Въпреки че Регламент (ЕО) № 715/2007 не обхваща леките пътнически автомобили с референтна маса над 2 610 kg и за които обхватът на одобрението на типа не е разширен съгласно член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, емисиите за тези леки автомобили следва да бъдат измервани съгласно процедурата за измерване, определена за леките пътнически автомобили в Регламент (ЕО) № 692/2008 ⁽¹⁾. Получените стойности на емисии на CO₂ следва да бъдат въведени в сертификата за съответствие на превозното средство, за да се позволи тяхното включване в схемата за мониторинг.
- (23) За да се осигури гъвкавост с оглед изпълнение на целите по настоящия регламент, производителите може да се споразумеят да се обединят в група на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Срокът на споразумението за създаване на група не следва да превишава пет години, но споразумението може да бъде подновявано. Когато производителите са обединени в група, следва да се счита, че те са постигнали целите си съгласно настоящия регламент, ако средните емисии на групата като цяло не превишават целта за емисиите на групата.
- (24) Необходим е стабилен механизъм за осигуряване на спазването, за да се гарантира постигането на целите съгласно настоящия регламент.
- (25) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили се измерват на хармонизирана основа в Общността в съответствие с методологията, предвидена в Регламент (ЕО) № 715/2007. За да се намали във възможно най-голяма степен административната тежест, свързана с настоящия регламент, спазването следва да се оценява чрез посочване на данни за регистрациите на нови леки автомобили в Общността, събрани от държавите-членки и докладвани на Комисията. С цел да се осигури съпоставимост на данните, използвани за оценка на степента на спазване, правилата за тяхното събиране и отчитане следва да се хармонизират във възможно най-голяма степен.
- (26) Директива 2007/46/ЕО предвижда, че производителите издават сертификат за съответствие, който трябва да придружава всеки нов лек пътнически автомобил, и че държавите-членки допускат регистрирането и пускането в движение на нови леки пътнически автомобили само ако те са придружени от валиден сертификат за съответствие. Данните, събрани от държавите-членки, следва да са съобразени със сертификата за съответствие, издаден от производителя на лекия пътнически автомобил, и следва да се основават единствено на този референтен документ. Ако държавите-членки поради обосновани причини не използват сертификата за съответствие в процеса на регистрация и

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторните 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 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

▼B

пускане в движение на нови леки пътнически автомобили, те следва да въведат необходимите мерки за гарантиране на адекватна точност в процеса на мониторинг. Следва да има стандартна база данни на Общността за данните от сертификатите за съответствие. Тя следва да бъде използвана като единен референтен източник, за да се позволи на държавите-членки по-лесно да поддържат своите данни, свързани с регистрацията, при първоначалната регистрация на превозни средства.

- (27) Спазването на целите по настоящия регламент от страна на производителите следва да се оценява на общностно равнище. Производители, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите по настоящия регламент, следва да плащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година, считано от 2012 г. Таксата следва да се коригира според степенята, в която производителите не успяват да спазят целите си. Тя следва да нараства с течение на времето. За да се създадат достатъчно стимули за вземане на мерки за намаляване на специфичните емисии на CO₂ от леките пътнически автомобили, таксата следва да отразява технологичните разходи. Сумите от таксите за извънредно количество емисии следва да се считат за приход в общия бюджет на Европейския съюз.
- (28) Националните мерки, които държавите-членки може да запазят или да въведат в съответствие с член 176 от Договора, не следва, с оглед целите и процедурите, установени с настоящия регламент, да предвиждат допълнителни или по-строги санкции на производителите, които не изпълняват целите по настоящия регламент.
- (29) Настоящият регламент не следва да засяга пълното прилагане на правилата за конкуренция на Общността.
- (30) Комисията следва да разгледа нови начини за постигане на дългосрочната цел, и по-специално наклона на кривата, показателя за полезност и схемата за такси за извънредно количество емисии.
- (31) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (32) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за изменение на изискванията за мониторинг и отчитане с оглед на опита при прилагането на настоящия регламент, за създаване на методи за събиране на таксите за извънредно количество емисии и за приемане на подробни разпоредби относно дерогацията за определени производители и за адаптиране на приложение I с цел отчитане на промяната на масата на новите леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността, и отразяване на всяка промяна в регламентираната процедура за изпитване за измерването на специфичните емисии на CO₂. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

- (33) Решение № 1753/2000/ЕО следва да се отмени с цел опростяване и правна яснота.
- (34) Тъй като целта на настоящия регламент, и по-специално установяването на изисквания по отношение на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили с цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и постигането на общата цел на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба и последиците на предложеното действие, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1***Предмет и цели**

С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили с цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и да се постигне общата цел на Европейската общност за средни емисии на CO₂ от 120 g CO₂/km за новия парк от леки автомобили. С настоящия регламент средните емисии на CO₂ от новите леки пътнически автомобили се определят на 130 g CO₂/km, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му, и които се постигат чрез подобряване на технологиите за двигатели на превозните средства, както и чрез иновативните технологии.

▼M2

С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за средни емисии от 95 g CO₂/km за новия автомобилен парк, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008 и мерките за прилагането му и иновативните технологии.

▼B

Настоящият регламент ще бъде допълнен от допълнителни мерки, съответстващи на намаление с 10 g CO₂/km като част от цялостния подход на Общността.

*Член 2***Приложно поле**

1. Настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от категория M₁ съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО („леки пътнически автомобили“), които са регистрирани за първи път в Общността и които не са били регистрирани преди това извън нея („нови леки пътнически автомобили“).
2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Общността, направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Общността.

▼B

3. Настоящият регламент не се прилага по отношение на превозни средства със специално предназначение съгласно определението в част А, точка 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.

▼M2

4. Считано от 1 януари 2012 г. член 4, член 8, параграф 4, букви б) и в), член 9 и член 10, параграф 1, букви а) и в) не се прилагат по отношение на производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за по-малко от 1 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.

▼B*Член 3***Определения**

1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „средни специфични емисии на CO₂“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили, които той е произвел;
- б) „сертификат за съответствие“ означава сертификатът, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО;
- в) „производител“ означава лицето или органът, отговорен пред компетентния орган по одобряването по отношение на всички аспекти на процедурата за ЕО одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за осигуряване на съответствието на продукцията;
- г) „маса“ означава масата на лекия автомобил заедно с каросерията в готовност за движение, така както е посочена в сертификата за съответствие и е определено в раздел 2.6 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;
- д) „отпечатък“ означава широчината на колеята, умножена по междуосовото разстояние, както е посочено в сертификата за съответствие и е определено в раздел 2.1 и 2.3 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;
- е) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите на CO₂ от даден лек пътнически автомобил, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие. За леките пътнически автомобили, за които няма одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите на CO₂, измерени в съответствие с процедура за измерване като определената за леки пътнически автомобили в Регламент (ЕО) № 692/2008 или в съответствие с приетите от Комисията процедури за определяне на емисиите на CO₂ от тези леки пътнически автомобили;
- ж) „цели за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO₂, допустими в съответствие с приложение I, за всеки нов лек пътнически автомобил, който той е произвел или, когато на производителя е предоставена дерогация съгласно член 11, целите за специфични емисии, определени съгласно посочената дерогация.

▼B

2. За целите на настоящия регламент „група свързани производители“ означава производител и неговите свързани предприятия. По отношение на даден производител „свързани предприятия“ означава:

а) предприятия, в които производителят пряко или косвено има:

▼M2

— правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или

▼B

— правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието, или

— право да управлява делата на предприятието;

б) предприятия, които пряко или косвено притежават в производителя изброените в буква а) права или правомощия;

в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено притежава посочените в буква а) права или правомощия;

г) предприятия, в които производителят заедно с едно или повече от предприятията, посочени в букви а), б) или в), или в които две или повече от предприятията по букви а), б) или в) съвместно притежават изброените в буква а) права или правомощия;

д) предприятия, в които изброените в буква а) права или правомощия се притежават съвместно от производителя или едно или повече от неговите свързани предприятия, посочени в букви а) — г), и едно или повече трети лица.

*Член 4***Цели за специфични емисии**

За календарната година, започваща на 1 януари 2012 г., и всяка следваща календарна година всеки производител на леки пътнически автомобили гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO₂ не превишават целите му за специфични емисии, определени в съответствие с приложение I или, когато на даден производител е предоставена дерогация по член 11, в съответствие с посочената дерогация.

▼M2

За определянето на средните специфични емисии на CO₂ на всеки производител се взема предвид следният процент от новите леки пътнически автомобили на всеки производител, регистрирани през съответната година:

— 65 % за 2012 г.,

— 75 % за 2013 г.,

— 80 % за 2014 г.,

— 100 % от 2015 до 2019 г.,

▼ M2

- 95 % за 2020 г.,
- 100 % от края на 2020 г. и след това.

▼ B*Член 5***Облекчения**

При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO₂ под 50 g CO₂/km се счита за:

- 3,5 леки автомобили за 2012 г.,
- 3,5 леки автомобили за 2013 г.,
- 2,5 леки автомобили за 2014 г.,
- 1,5 леки автомобили за 2015 г.,
- 1 лек автомобил от 2016 г.

▼ M2*Член 5a***Облекчения по отношение на целта от 95 g CO₂/km**

При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ всеки нов лек пътнически автомобил със специфични емисии на CO₂ под 50 g CO₂/km се счита за:

- 2 леки пътнически автомобили за 2020 г.,
- 1,67 леки пътнически автомобили за 2021 г.,
- 1,33 леки пътнически автомобили за 2022 г.,
- 1 лек пътнически автомобил от 2023 г.,

за годината, през която е регистриран, в периода 2020—2022 г., при горна граница от 7,5 g CO₂/km за този период на производител.

▼ B*Член 6***Цел за специфични емисии на превозните средства, работещи с алтернативно гориво**

При определяне на това, доколко производителите спазват целта за специфични емисии, посочена в член 4, специфичните емисии на CO₂ от всяко превозно средство, проектирано по начин, който му позволява да използва смес от бензин и 85 % етанол („E85“), отговаряща на съответното общностно законодателство или на съответните европейски технически стандарти, се намаляват с 5 % до 31 декември 2015 г. с оглед на по-големите технологични възможности и възможности за намаляване на емисии при употребата на биогорива. Посоченото намаление се прилага само в случаите, когато най-малко 30 % от станциите за зареждане с гориво в държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано, предлагат този вид алтернативно гориво при спазване на критериите за устойчивост по отношение на биогоривата, посочени в съответното общностно законодателство.



Член 7

Групи

1. Производителите, с изключение на тези, на които е била предоставена дерогация съгласно член 11, могат да създадат група с цел изпълнение на задълженията им по член 4.

2. Споразумението за създаване на група може да се отнася за една или повече календарни години, ако общият му срок не превишава пет календарни години, и трябва да бъде сключено не по-късно от 31 декември през първата календарна година, за която емисиите ще бъдат обединени. Производителите, които създават група, предоставят на Комисията следната информация:

- а) производителите, които ще бъдат включени в групата;
- б) производителя, определен за ръководител на групата, чрез когото ще се осъществяват контактите с групата и който ще отговаря за плащането на евентуални такси за извънредно количество емисии, начислени на групата в съответствие с член 9; както и
- в) доказателства, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б).

3. Комисията уведомява производителите, когато предложеният ръководител на групата не изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложено на групата в съответствие с член 9.

4. Производителите, включени в групата, уведомяват съвместно Комисията за всяка промяна на ръководителя на групата или неговото финансово състояние, доколкото това може да окаже влияние върху способността му да изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 9, и за всички промени на членовете на групата или за прекратяването на съществуването ѝ.

5. Производителите могат да сключват споразумения за създаване на група, ако тези споразумения са в съответствие с членове 81 и 82 от Договора и ако те позволяват открито, прозрачно и недискриминационно участие при разумни търговски условия на всеки производител, който поиска да стане член на групата. Без да се засяга общата приложимост на обществените правила на конкуренцията по отношение на такива групи, всички членове на групата гарантират по-специално, че не може да се осъществява обмен на данни или информация в контекста на тяхното споразумение за създаване на група, освен по отношение на следната информация:

- а) средните специфични емисии на CO₂;
- б) целта за специфични емисии;
- в) общия брой на регистрираните превозни средства.

6. Параграф 5 не се прилага, когато всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.

▼B

7. Освен при уведомяване съгласно параграф 3, производителите в група, за която е изпратена информация на Комисията, се считат за един производител за целите на изпълнението на задълженията им по член 4. В централния регистър, посочен в член 8, параграф 4, се вписват, отчитат и предоставят данни за мониторинга и отчитането по отношение на отделни производители, както и на групи производители.

*Член 8***Мониторинг и отчитане на средните емисии**

1. За календарната година, започваща на 1 януари 2010 г., и всяка следваща календарна година всяка държава-членка отчита данните, посочени в част А от приложение II, за всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран на нейната територия. Тези данни се предоставят на разположение на производителите и на посочените от производителите вносители или представители във всяка държава-членка. Държавите-членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин. Всяка държава-членка гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили, за които не е издадено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, се измерват и отразяват в сертификата за съответствие.

2. До 28 февруари на всяка година, като се започне от 2011 г., всяка държава-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в част Б от приложение II за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в част В от приложение II формат.

3. По искане на Комисията държавата-членка предава също пълния набор от събрани съгласно параграф 1 данни.

4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите-членки съгласно настоящия член, и до 30 юни на всяка година, като се започне от 2011 г., прави предварителни изчисления за всеки производител за:

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

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

Регистърът е достъпен за обществеността.

5. Производителите могат в срок до три месеца след като са били уведомени за предварителните изчисления по параграф 4 да уведомят Комисията за всякакви грешки в данните, като посочват държавата-членка, при която те считат, че е възникнала грешката.

▼B

Комисията разглежда всички уведомления от производителите и до 31 октомври потвърждава или изменя предварителните изчисления по параграф 4.

6. Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 по отношение на календарната 2010 или 2011 г. прецени, че средните специфични емисии на CO₂ на даден производител през тази година превишават целите му за специфични емисии за същата година.

7. Държавите-членки определят компетентен орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент и информират Комисията за определения компетентен орган не по-късно от 8 декември 2009 г. Комисията впоследствие уведомява Европейския парламент и Съвета за това.

8. За всяка календарна година, през която се прилага член 6, държавите-членки предоставят на Комисията информация относно дела на станциите за зареждане с гориво и критериите за устойчивост по отношение на горивото E85, както е посочено в същия член.

▼M2

9. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни правила относно процедурите за мониторинга и отчитането на данни по настоящия член и за прилагането на приложение II. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а за изменение на изискванията относно данните и параметрите на данните, посочени в приложение II.

▼B*Член 9***Такси за извънредно количество емисии**

1. От 2012 г. за всяка календарна година, през която средните специфични емисии на CO₂ на даден производител превишават целите му за специфични емисии за същата година, Комисията начислява на производителя или — при група — на ръководителя на групата, такси за извънредно количество емисии.

2. Таксите за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчисляват, като се използват следните формули:

а) от 2012 до 2018 г.:

i) когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишават целта му за специфични емисии с повече от 3 g CO₂/km:

$$((\text{Извънредно количество емисии} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{брой нови леки пътнически автомобили};$$

ii) когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишават целта му за специфични емисии с повече от 2 g CO₂/km, но не повече от 3 g CO₂/km:

▼B

$((\text{Извънредно количество емисии} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{брой нови леки пътнически автомобили};$

- iii) когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишават целта му за специфични емисии с повече от 1, но не повече от 2 g CO₂/km:

$((\text{Извънредно количество емисии} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{брой нови леки пътнически автомобили};$

- iv) когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишават целта му за специфични емисии с не повече от 1 g CO₂/km:

$(\text{Извънредно количество емисии} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{брой нови леки пътнически автомобили};$

- б) от 2019 г.:

$(\text{Извънредно количество емисии} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{брой нови леки пътнически автомобили}.$

За целите на настоящия член „извънредно количество емисии“, определено съгласно предвиденото в член 4, означава положителният брой грамове на километър, с който средните специфични емисии на производителя — като се вземе предвид намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на одобрени иновативни технологии — превишават целта му за специфични емисии през календарната година, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и „брой нови леки пътнически автомобили“ означава броят на новите леки пътнически автомобили, произведени от производителя, които са регистрирани през съответната година в съответствие с критериите за постепенно въвеждане, предвидени в член 4.

▼M2

3. Комисията определя чрез актове за изпълнение начините за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

▼B

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход на общия бюджет на Европейския съюз.

*Член 10***Публикуване на резултатите на производителите**

1. До 31 октомври на всяка година, считано от 2011 г., Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочват:

- а) неговата цел за специфични емисии през предходната календарна година;
- б) неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година;
- в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година;

▼B

- г) средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили в Общността през предходната календарна година; и
 - д) средната маса за всички нови леки пътнически автомобили в Общността през предходната календарна година.
2. От 31 октомври 2013 г. в списъка, публикуван съгласно параграф 1, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.

*Член 11***Дерогации за определени производители**

1. Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде направено от производител, който отговаря за по-малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността през календарната година, и:

- а) не е член на група свързани производители; или
- б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността за календарна година; или
- в) е член на група свързани производители, но работи в свои собствени производствени съоръжения и център за проектиране.

2. Дерогация, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, може да бъде предоставена за максимален срок от пет календарни години. Заявлението се подава до Комисията и включва:

- а) наименование и лице за контакти на производителя;
- б) доказателство, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията по параграф 1;
- в) подробни данни за леките пътнически автомобили, които той произвежда, включително тяхната маса и специфични емисии на CO₂; и
- г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждан лек автомобил.

3. Когато Комисията счита, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, и че целта за специфични емисии на CO₂, предложена от него, съответства на потенциала му за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, и е съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждан лек автомобил, тя предоставя дерогация на производителя. ► **M2** ————— ◀

4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността за календарна година.

▼B

Такова заявление може да бъде подадено от производител по отношение на самия него или по отношение на самия него заедно с което и да било от неговите свързани предприятия. Заявлението се подава до Комисията и включва:

- а) цялата информация, посочена в параграф 2, букви а) и в), включително, когато е приложимо, информация за свързани предприятия;

▼M2

б) ако заявлението е във връзка с точка 1, букви а) и б) от приложение I — цел, изразяваща се в 25-процентно намаление на средните специфични емисии на CO₂ през 2007 г. или, когато се подава едно заявление по отношение на няколко свързани предприятия — 25-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO₂ на тези предприятия през 2007 г.;

в) ако заявлението е във връзка с точка 1, буква в) от приложение I — цел, изразяваща се в 45-процентно намаление на средните специфични емисии на CO₂ през 2007 г. или, когато се подава едно заявление по отношение на няколко свързани предприятия — 45-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO₂ на тези предприятия през 2007 г.

▼B

Когато не съществува информация за средните специфични емисии на CO₂ на даден производител през 2007 г., Комисията определя равностойна цел за намаление въз основа на най-добрите налични технологии за намаляване на емисиите на CO₂, използвани в леки пътнически автомобили със сравнима маса, като се съобразява с особеностите на пазара за типа произвеждан лек автомобил. Тази цел се използва от заявителя за целите на буква б).

Комисията предоставя дерогация на производителя, ако е било доказано изпълнението на критериите за дерогация, посочени в настоящия параграф.

5. Производител, който е получил дерогация съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху способността му да отговаря на условията за предоставяне на дерогация.

6. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 5 или по друга причина, че даден производител вече не отговаря на условията за предоставяне на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари на следващата календарна година, като уведомява производителя за това.

7. Когато производителят не изпълнява целта за специфични емисии, Комисията налага на производителя такса за извънредно количество емисии, както е предвидено в член 9.

▼M2

8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а, с които се установяват правила, допълващи параграфи 1 — 7 от настоящия член, по отношение на тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, съдържанието на заявленията, както и съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂.

▼B

9. При спазване на Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията ⁽¹⁾ се осигурява публичен достъп до заявленията за дерогация, включително информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 5, случаите на отмяна по параграф 6 и всяко налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 7, както и мерките, приети съгласно параграф 8.

*Член 12***Екологични иновации****▼M2**

1. При заявление от доставчик или производител във връзка с това се взема предвид намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез използване на иновативни технологии или съчетание от иновативни технологии („пакети от иновативни технологии“).

Тези технологии се вземат предвид само ако методологията, чрез която се оценяват, може да осигури проверими, възпроизводими и съпоставими резултати.

Общият принос на тези технологии за намаляване на целта за специфични емисии на производител може да бъде до 7 g CO₂/km.

▼B

2. ►M2 Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативните технологии или на пакетите от иновативни технологии по параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент. ◄ Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за иновативните технологии:

- а) намалението на CO₂, постигнато посредством използването на иновативни технологии, трябва да се дължи на производителя;
- б) иновативните технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на CO₂;
- в) иновативните технологии трябва да не са обхванати от измерването на CO₂ при стандартния цикъл на изпитване или от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление от 10 g CO₂/km, посочени в член 1, и да не са задължителни съгласно други разпоредби на общностното законодателство.

▼M2

3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряване на дадена мярка като иновативна технология или пакет от иновативни технологии, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим сертифициран орган. При възможно взаимодействие между тази мярка и друга вече одобрена иновативна технология или пакет от иновативни технологии в доклада се посочва това взаимодействие, а докладът от проверката съдържа оценка на степента, в която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.

▼B

4. Постигнатото намаление се удостоверява от Комисията въз основа на критериите, посочени в параграф 2.

⁽¹⁾ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

▼ B

Член 13

Прегледи и доклади

1. През 2010 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно постигнатия напредък при прилагането на цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварни превозни средства.

2. До 31 октомври 2014 г., а след това веднъж на всеки три години се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на M₀, посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години.

Тези мерки пораждат действие за пръв път на 1 януари 2016 г., а след това — веднъж на всеки три години.

▼ M2

Комисията приема тези мерки чрез делегирани актове в съответствие с член 14а.

▼ B

3. От 2012 г. Комисията извършва оценка на въздействието, за да преразгледа до 2014 г., както е предвидено в член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, процедурите за измерване на емисиите на CO₂, посочени в споменатия регламент. По-конкретно Комисията представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват адекватно действителните резултати на леките автомобили по отношение на емисиите на CO₂ и да включват одобрените иновативни технологии съгласно определението на член 12, които биха могли да бъдат отразени в цикъла на изпитване. Комисията гарантира, че впоследствие тези процедури се преразглеждат редовно.

▼ M2

▼ B

4. До 2010 г. Комисията преразглежда Директива 2007/46/ЕО, така че всеки тип/вариант/версия да съответства на единствен по рода си набор от иновативни технологии.

▼ M2

5. В срок до 31 декември 2015 г. Комисията извършва преглед на целите за специфични емисии и предвидените в настоящия регламент условия, както и други въпроси, уредени в настоящия регламент, включително дали все още е необходим показател за полезност и кой е по-устойчивият показател — масата или отпечатъкът, с оглед определянето на цели за емисиите на CO₂ за нови леки пътнически автомобили за периода след 2020 г. Във връзка с това оценката на необходимите за намаляване на емисиите темпове трябва да е съобразена с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите от CO₂ при автомобилите. Комисията представя резултатите от този преглед в доклад до Европейския парламент и до Съвета. Докладът включва всякакви подходящи предложения за изменение на настоящия регламент, включително възможното определяне на реалистична и постижима цел въз основа на изчерпателна оценка на въздействието, която ще бъде съобразена с необходимостта от запазване на конкурентоспособността на автомобилната промишленост и зависимите от нея сектори. Когато изготвя такива предложения, Комисията гарантира, че те са възможно най-неутрални от гледна точка на конкуренцията и допринасят за социалната справедливост и устойчивостта.

▼B

6. В срок до 2014 г. Комисията, след извършването на оценка на въздействието, публикува доклад относно наличието на данни за отпечатъка и неговото използване като показател за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, когато е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I.

▼M2

7. Комисията определя чрез актове за изпълнение взаимно зависимите параметри, необходими за отразяване на промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, посочена в регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 692/2008. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2 от настоящия регламент.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14а с цел да адаптира формулите, посочени в приложение I, като използва методологията, приета съгласно първа алинея, и същевременно гарантира, че при старите и новите процедури за изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

*Член 14***Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от Комитета по изменение на климата, създаден с член 9 от Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁽²⁾.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

*Член 14а***Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

⁽¹⁾ Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно механизма за мониторинг на емисиите на парникови газове в Общността и прилагане на Протокола от Киото (ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 1).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

▼ **M2**

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, втора алинея, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 8 април 2014 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия най-късно девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, втора алинея, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 8, член 13, параграф 2, трета алинея и член 13, параграф 7, втора алинея, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след уведомяването на Европейския парламент и Съвета за акта или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

▼ **B***Член 15***Отмяна**

Решение (ЕО) № 1753/2000/ЕО се отменя считано от 1 януари 2010 г.

Членове 4, 9 и 10 от същото решение обаче остават в сила, докато Комисията представи на Европейския парламент доклад за данните от мониторинга за календарната 2009 година.

*Член 16***Влизане в сила**

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

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

▼B*ПРИЛОЖЕНИЕ I***ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ**

1. За целите на изчисленията в настоящото приложение за всеки нов лек пътнически автомобил специфичните емисии на CO₂, измерени в грамове на километър, се определят в съответствие със следните формули:

- а) от 2012 до 2015 г.:

$$\text{Специфични емисии на CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

$$M_0 = 1\,372,0$$

$$a = 0,0457$$

- б) от 2016 г.:

$$\text{Специфична емисия на CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

$$a = 0,0457$$

▼M2

- в) от 2020 г.:

$$\text{Специфични емисии на CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 2

$$a = 0,0333$$

▼B

2. Целта за специфични емисии за даден производител през определена календарна година се изчислява, като се осреднят специфичните емисии на CO₂ от всеки регистриран през същата календарна година нов лек пътнически автомобил, който той е произвел.

▼ M1

ПРИЛОЖЕНИЕ II

НАБЛЮДЕНИЕ И ОТЧИТАНЕ НА ЕМИСИИТЕ

ЧАСТ А — Събиране на данни за новите леки пътнически автомобили и определяне на информацията за наблюдението на CO₂

1. Държавите членки отчитат за всяка календарна година следните подробни данни за всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран на тяхна територия:

- а) производител;
- б) номер на одобрението на типа и на неговото изменение;
- в) тип, вариант и версия;
- г) марка и търговско наименование;
- д) категория на одобрения тип превозно средство;
- е) общ брой на новите регистрации;
- ж) маса;
- з) специфични емисии на CO₂;
- и) отпечатък; междуосово разстояние, колея на управляемата ос и колея на останалите оси;
- й) вид гориво и горивен режим;
- к) работен обем на двигателя;
- л) консумация на електроенергия;
- м) код на иновативната технология или групата иновативни технологии и намаление на емисиите на CO₂ вследствие на тази технология;

▼ M2

- н) максимална ефективна мощност.

▼ M1

2. Подробните данни, посочени в точка 1, се вземат от сертификата за съответствие за съответния лек пътнически автомобил или са съобразени със сертификата за съответствие, издаден от производителя на съответния лек пътнически автомобил. В случаите, при които не се използва сертификат за съответствие, държавите членки следва да въведат необходимите мерки за осигуряване на адекватна точност на процедурата за наблюдение. Когато са определени и минимална, и максимална стойност за масата или отпечатъка, посочени в точка 1, буква и), за даден лек пътнически автомобил, държавите членки използват само максималната стойност за целите на настоящия регламент. При превозни средства, задвижвани с два вида гориво (бензин/газ), в чиито сертификати за съответствие са посочени стойности на специфичните емисии на CO₂ за всеки от двата вида гориво, държавите членки използват само стойността, измерена за газа.

3. Държавите членки определят за всяка календарна година:

- а) източниците, използвани за събиране на подробните данни, посочени в точка 1;
- б) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, които са предмет на ЕО одобряване на типа;
- в) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с индивидуално одобряване;

▼ M1

г) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, с национално одобряване за малки серии;

д) процента на всички бензиностанции на тяхна територия, които предлагат E85.

ЧАСТ Б — Методология за определяне на информацията за целите на наблюдението на CO₂ за нови леки пътнически автомобили

Информацията за целите на наблюдението, която държавите членки трябва определят в съответствие с част А, точки 1 и 3, се определя в съответствие с методологията в настоящата част.

1. Брой регистрирани нови леки пътнически автомобили

Държавите членки определят броя на новите леки пътнически автомобили, регистрирани на тяхна територия през съответната година на наблюдение, разделени на превозни средства, предмет на ЕО одобряване на типа, на индивидуално одобряване и на национално одобряване за малки серии.

2. Разпределение по версии на новите леки пътнически автомобили

За всяка версия на всеки вариант на всеки тип нов лек пътнически автомобил се записват броят новорегистрирани леки пътнически автомобили и подробните данни, посочени в част А, точка 1.

3. Посочват се бензиностанциите на тяхна територия, които предлагат гориво E85, в съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) № 1014/2010 на Комисията ⁽¹⁾.

ЧАСТ В — Формат за предаване на данните

За всяка година държавите членки докладват информацията, посочена в част А, точки 1 и 3, в следните формати:

Обобщени данни, включително общата информация, посочена в част А, точка 3:

Държава членка ⁽¹⁾	
Година	
Източник на данни	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, предмет на ЕО одобряване на типа	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с индивидуално одобряване	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с национално одобряване за малки серии	
Процент на всички бензиностанции, предлагащи E85, в съответствие с член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1014/2010	

⁽¹⁾ ОВ L 293, 11.11.2010 г., стр. 15.

▼M1

Общ брой на бензиностанциите, предлагащи E85, когато съотношението им надвишава 30 % от всички бензиностанции, в съответствие с член 6, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1014/2010	
--	--

(¹) Кодове ISO 3166 alpha-2 с изключение на Гърция и Обединеното кралство, за които кодовете са съответно „EL“ и „UK“.

Подробни данни, посочени в част А, точка 1:

Година	Наименование на производителя Стандартно обозначение в ЕС	Наименование на производителя Обозначение на производителя	Наименование на производителя Обозначение в национален регистър	Номер на одобрение на типа и на неговото изменение	Тип	Вариант	Версия	Марка	Търговско наименование	Категория на одобрен тип превозно средство	Общ брой нови регистрации	Маса (kg)	Специфични емисии на CO ₂ (g/km)	Междусово разстояние (mm)	Колея на управляемата ос (mm)	Колея на останалите оси (mm)	Вид гориво (1)	Горивен режим (1)	Работен обем на двигателя (cm ³)	Консумация на електрическа енергия (Wh/km)	Код на иновативна технология или група иновативни технологии (2)	Намаляване на емисиите чрез иновативни технологии (g/km) (2)	▼ M2 Максимална ефективна мощност (kW) ▼
Година 1	Произв. 1	Произв. 1	Произв. 1	NOT 1	Тип 1	Вариант 1	Версия 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	Произв. 1	Произв. 1	Произв. 1	NOT 1	Тип 1	Вариант 1	Версия 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	Произв. 1	Произв. 1	Произв. 1	NOT 1	Тип 1	Вариант 2	Версия 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	Произв. 1	Произв. 1	Произв. 1	NOT 1	Тип 1	Вариант 2	Версия 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(1) В съответствие с член 6.
(2) В съответствие с член 12.