

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 510/2011 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 11 май 2011 година

за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Делегиран регламент (ЕС) № 205/2012 на Комисията от 6 януари 2012 година	L 72	2	10.3.2012 г.
► <u>M2</u>	Регламент (ЕС) № 253/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година	L 84	38	20.3.2014 г.
► <u>M3</u>	Делегиран регламент (ЕС) № 404/2014 на Комисията от 17 февруари 2014 година	L 121	1	24.4.2014 г.

Поправен със:

- **C1** Поправка, ОВ L 106, 16.4.2013 г., стр. 14 (205/2012)



**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 510/2011 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 11 май 2011 година

**за определяне на стандарти за емисиите от нови леки
търговски превозни средства като част от цялостния подход
на Съюза 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 функционирането на Европейския
съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

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) Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации за изменението на климата, която бе одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета ⁽³⁾, цели да се стабилизира концентрацията на парникови газове в атмосферата на ниво, което би предотвратило опасно антропогенно въздействие върху климатичната система. С оглед постигането на тази цел, увеличението на световната средногодишна температура на повърхността не следва да надхвърля нивата от преди началото на индустриализацията с повече от 2 °С. Четвъртият доклад за оценка на Междуправителствената група експерти за промените в климата показва, че с оглед постигането на тази цел, световните емисии на парникови газове трябва да достигнат своя връх до 2020 г. На своето заседание на 8—9 март 2007 г. Европейският съвет пое твърд ангажимент за намаляване на цялостните емисии на парниковите газове на Общността най-малко с 20 % в сравнение с нивата от 1990 г. до 2020 г. и с 30 %, при условие че другите развити страни се ангажират да постигнат сравнимо намаляване на емисиите и икономически по-напредналите развити страни допринесат в съответствие с възможностите си.
- (2) През 2009 г. Комисията завърши преглед на стратегията на Съюза за устойчиво развитие, насочен към най-належащите проблеми във връзка с устойчивото развитие, като транспорт, изменение на климата, обществено здраве и енергоспестяване.
- (3) На равнището на държавите-членки и Съюза следва да се приложат политики и мерки във всички сектори от икономиката на Съюза, а не само в промишления и енергийния

⁽¹⁾ ОВ С 44, 11.2.2011 г., стр. 157.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 15 февруари 2011 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 31 март 2011 г.

⁽³⁾ ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

▼B

сектор, с оглед постигане на необходимите намаления на емисиите. Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно усилията на държавите-членки за намаляване на техните емисии на парникови газове, необходими за изпълнение на ангажиментите на Общността за намаляване на емисиите на парникови газове до 2020 г. ⁽¹⁾ предвижда намаление средно с 10 % в сравнение с нивата от 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на ЕС за търговия с емисии, установена с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността ⁽²⁾, включително автомобилния транспорт. Автомобилният транспорт е вторият сектор в Съюза по обем на емисиите на парникови газове и неговите емисии, включително тези от леки търговски превозни средства, продължават да се увеличават. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължат да се увеличават, това в значителна степен ще обезсмисли усилията, положени в други сектори, за борба с промяната на климата.

- (4) Целите на Съюза за новите пътни превозни средства осигуряват на производителите повече сигурност при планирането и повече гъвкавост при постигането на изискванията за намаляване на CO₂, отколкото ако те бяха осигурени от отделни национални цели за намаляване на емисиите. При определянето на стандарти за емисии е важно да се вземат предвид отраженията върху пазарите и конкурентоспособността на производителите, преките и косвените разходи, наложени върху бизнеса, и ползите, които се натрупват по отношение на стимулиране на иновациите и намаляване на потреблението на енергия и разходите за гориво.
- (5) За засилване на конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост следва да се използват схеми за предоставяне на стимули, като приспадане на екологичните иновации и предоставяне на облекчения.
- (6) В своите съобщения от 7 февруари 2007 г., озаглавени „Резултати от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства“ и „Конкурентна регулаторна рамка за автомобилния сектор през 21-ви век (CARS21)“, Комисията подчерта, че целта на Общността за средни емисии от новия парк от леки пътнически автомобили от 120 g CO₂/km няма да бъде постигната преди 2012 г. без допълнителни мерки.
- (7) В тези съобщения беше предложен комплексен подход с оглед постигане на целта на Общността за средни емисии от 120 g CO₂/km от нови пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността до 2012 г., като се акцентира върху задължителните намаления на емисиите на CO₂, за да се постигне целта от 130 g CO₂/km средно за новия парк от леки автомобили чрез подобрения в технологията на двигателите на автомобилите, и по-нататъшно намаление от 10 g CO₂/km или неговия еквивалент, ако е технически необходимо, чрез други технологични подобрения, включително напредък в ефективността на използване на горивото при леки търговски превозни средства.

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 136.

⁽²⁾ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

▼B

- (8) Разпоредбите за изпълнение на целта относно емисиите от леки търговски превозни средства следва да са съгласувани със законодателната рамка за изпълнение на целите относно емисиите от новия парк от леки пътнически автомобили, изложена в Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. 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 ⁽¹⁾.
- (9) Законодателната рамка за постигане на целта за средни емисии на парка от нови леки търговски превозни средства следва да гарантира, че целите за намаляване са неутрални по отношение на конкуренцията и социално справедливи и устойчиви, както и че са съобразени с многообразието на европейските автомобилни производители и избягват всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между тях. Законодателната рамка следва да бъде съвместима с общата цел на Съюза за постигане на целите за намаляване на емисиите и следва да бъде допълнена с други, по-тясно свързани с използването на инструменти, например диференцирани данъци върху автомобили и енергия или мерки за ограничаване на скоростта на леките търговски превозни средства.
- (10) С оглед запазване на многообразието на пазара на леки търговски превозни средства и неговата способност да задоволява различни потребителски нужди, целите за емисии на CO₂ за леки търговски превозни средства следва да се определят на линейна база в зависимост от тяхната полезност. Масата е подходящ показател за описване на тази полезност, тъй като тя осигурява взаимовръзка с настоящите емисии и поради това води до по-реалистични и неутрални по отношение на конкуренцията цели. Още повече че данните за нея са леснодостъпни. Данните за алтернативни показатели на полезността, например отпечатъкът (произведението на средната широчина на колеята и междусововото разстояние) и товарносимостта, следва да се събират, за да се улеснят по-дългосрочните оценки на подхода, основаващ се на полезността.
- (11) Настоящият регламент насърчава активно екологичните иновации и взема под внимание бъдещи технологични новости, които могат да засилят дългосрочната конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост и да създадат по-висококачествени работни места. Като средство за системна оценка на подобренията в емисиите чрез екологични иновации Комисията следва да проучи възможността за включване на мерки за екологични иновации в прегледа на процедурите по изпитване в съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства ⁽²⁾, като се вземат предвид техническите и икономическите въздействия от това включване.

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

▼B

- (12) В Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 г. относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили ⁽¹⁾ вече се съдържа изискването популяризиращата литература за леките автомобили да предоставя на крайните потребители данните за официалните емисии на CO₂ и официалния разход на гориво на превозното средство. В своята Препоръка 2003/217/ЕО от 26 март 2003 г. относно прилагането за други медии на разпоредбите на Директива 1999/94/ЕО относно популяризиращата литература ⁽²⁾ Комисията е изтъкувала това като включване на реклама. Следователно приложното поле на Директива 1999/94/ЕО следва да се разшири с цел обхващане на леките търговски превозни средства, така че рекламните материали за всяко леко търговско превозно средство следва да предоставят задължително на крайните потребители данните за официалните емисии на CO₂ и официалния разход на гориво на превозното средство, когато се оповестява информация относно енергийните показатели или цената, най-късно до 2014 г.
- (13) Като признава много високите разходи за изследователска и развойна дейност, както и за единица продукция при първите поколения технологии за превозни средства с много ниски емисии на въглерод, които трябва да бъдат въведени на пазара след влизането му в сила, настоящият регламент цели временно да ускори и улесни процеса на въвеждането на пазара на Съюза на превозни средства със свръхниски емисии на въглерод по време на началния етап на пускането на такива превозни средства в търговската мрежа.
- (14) Използването на определени алтернативни горива може да предложи значително намаляване на емисиите на CO₂ в 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 пазара на Съюза.
- (15) Най-късно до 1 януари 2012 г. и с оглед подобряване събирането на данни относно разхода на гориво и неговото измерване, Комисията следва да разгледа възможността за изменение на съответното законодателство с оглед включване на задължение за производителите, които подават заявление за одобрение на типа за превозни средства от категория N₁ съгласно определението в приложение II към 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 ⁽³⁾, да оборудват всяко превозно средство с устройство за измерване на разхода на гориво.
- (16) С оглед съгласуване с Регламент (ЕО) № 443/2009 и избягване на злоупотреби, целта следва да се прилага по отношение на нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза за първи път, които не са били регистрирани извън Съюза преди това, освен за ограничен период.

⁽¹⁾ ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16.

⁽²⁾ ОВ L 82, 29.3.2003 г., стр. 33.

⁽³⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

▼B

- (17) Директива 2007/46/ЕО установява хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в рамките на нейния обхват. Субектът, отговорен за спазване на настоящия регламент, следва да е същият като субекта, отговорен за всички аспекти от процеса на одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за гарантиране на съответствието на продукцията.
- (18) Производителите следва да разполагат с гъвкавост при вземането на решения относно начина, по който ще постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент, и следва да имат възможност да усредняват емисиите за своя парк от нови превозни средства, вместо да са длъжни да спазват целите за CO_2 за всяко отделно превозно средство. Поради това от производителите следва да се изисква да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, за които отговарят, не превишават средното за целите за емисии от тези превозни средства. Това изискване следва да бъде поетапно въведено между 2014 г. и 2017 г. с цел улесняване на привеждането му в действие. Това е в съответствие с дадените подготвителни периоди и с продължителността на периода за въвеждане, определен в Регламент (ЕО) № 443/2009.
- (19) С оглед да се гарантира, че целите отразяват особеностите на малките и тясноспециализираните производители и са съгласувани с потенциала на производителя за намаляване на емисиите, за такива производители следва да се определят алтернативни цели за намаляване на емисиите, които вземат предвид технологичния потенциал на превозните средства на даден производител за намаляване на техните специфични емисии на CO_2 и са съгласувани с характеристиките на засегнатите пазарни сегменти. Тази дерогация следва да бъде обхваната от прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да приключи най-късно в началото на 2013 г.
- (20) Стратегията на Съюза за намаляване на емисиите на CO_2 от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства установи комплексен подход с оглед постигане на целта на Съюза от 120 g CO_2/km до 2012 г., като същевременно представи по-дългосрочна концепция за последващи намаления на емисиите. Регламент (ЕО) № 443/2009 подкрепя тази по-дългосрочна концепция, като определя цел от 95 g CO_2/km като средни емисии за новия автомобилен парк. С оглед гарантиране на последователност с този подход и осигуряване на сигурност при планирането за промишлеността, следва да се определи дългосрочна цел за специфичните емисии на CO_2 за леки търговски превозни средства за 2020 г.
- (21) С оглед осигуряване на гъвкавост за производителите при постигане на техните цели за емисии в съответствие с настоящия регламент, производителите могат да се споразумеят да се групират на открит, прозрачен и недискриминационен принцип. При създаването на група целите на отделните производители следва да се заменят с обща цел за групата, която следва да се постигне съвместно от членовете на групата.
- (22) Специфичните емисии на CO_2 от напълно комплектовани превозни средства следва да бъдат разпределени на производителя на базовото превозно средство.

▼B

- (23) За да се осигури представителност на стойностите за емисиите на CO₂ и ефективност на използване на горивото на напълно комплектованите превозни средства, Комисията следва да предложи специфична процедура и да обмисли, по целесъобразност, преразглеждане на законодателството относно одобрението на типа.
- (24) Необходим е стабилен механизъм за спазване на изискванията, за да се гарантира изпълнението на целите в съответствие с настоящия регламент.
- (25) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки търговски превозни средства се измерват на хармонизирана основа в Съюза в съответствие с методиката, заложена в Регламент (ЕО) № 715/2007. С оглед свеждане до минимум на административната тежест от схемата, спазването на изискванията следва да се измерва чрез сравнение с данните от регистрации на нови превозни средства в Съюза, събирани от държавите-членки и докладвани на Комисията. С оглед гарантиране на последователността на данните, използвани за оценяване на спазването на изискванията, правилата за събиране и докладване на тези данни следва да са хармонизирани във възможно най-голяма степен.
- (26) Директива 2007/46/ЕО изисква производителите да издават сертификата за съответствие за всяко ново леко търговско превозно средство и държавите-членки да разрешават регистрацията и въвеждането в експлоатация на ново леко търговско превозно средство само ако е придружено от валиден сертификат за съответствие. Данните, събирани от държавите-членки, следва да отговарят на сертификата за съответствие, издаден от производителя на лекото търговско превозно средство, и следва да се основават единствено на този документ. Следва да има стандартна база данни на Съюза за данни относно сертификати за съответствие. Тя следва да се използва като единствена справочна основа, така че държавите-членки да имат възможност да поддържат по-лесно своите данни от регистрации при ново регистриране на превозни средства.
- (27) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на равнището на Съюза. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, следва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година от 1 януари 2014 г. Таксата следва да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазвали своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на таксата следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз.
- (28) Всяка национална мярка, която държавите-членки могат да поддържат или въведат в съответствие с член 193 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), при отчитане на целта и процедурите, установени в настоящия регламент, следва да не налага допълнителни или по-строги санкции на производители, които не постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент.

▼B

- (29) Настоящият регламент не засяга пълното прилагане на правилата за конкуренция в Съюза.
- (30) Следва да се проучат нови начини за постигане на дългосрочната цел, по-специално наклона на кривата, показателя за полезност и схемата за такси за извънредно количество емисии.
- (31) Скоростта на пътните превозни средства оказва силно влияние върху техния разход на гориво и емисиите на CO₂. В допълнение, при липса на ограничение върху скоростта за леки търговски превозни средства, е възможно да има елемент на конкуренция по отношение на най-високата скорост, което би могло да доведе до прекомерно мощни двигатели и свързаните с това слабости при условия на побавно движение. Поради това е целесъобразно да се проучи дали е осъществимо разширяване на обхвата на Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността ⁽¹⁾ с цел включване на леките търговски превозни средства, обхванати от настоящия регламент.
- (32) За да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, по-специално за приемането на подробни правила за мониторинга и отчитането на средните емисии, а именно събирането, регистрацията, представянето, предаването, изчисляването и съобщаването на данни относно средните емисии, за прилагането на изискванията, установени в приложение II, както и за приемането на подробни правила за събиране на таксите за извънредно количество емисии и на подробни правила за процедурата за одобряване на иновативни технологии, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с 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 ⁽²⁾.
- (33) Комисията следва да бъде оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от ДФЕС, за да изменя изискванията за мониторинг и докладване, установени в приложение II, в контекста на опита от прилагането на настоящия регламент, да коригира стойността на M₀, посочена в приложение I, в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни средства, регистрирани през предходните три календарни години, да установява правила относно тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, за съдържанието на заявленията за дерогации, както и за съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂, да приема мерки за адаптиране на формулите, установени в приложение I, за да се отрази всяка промяна в регулаторната процедура за изпитване за измерването на специфични емисии на CO₂. От особена важност е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната работа, включително на експертно равнище.

⁽¹⁾ ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27.

⁽²⁾ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

▼B

- (34) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки, и следователно, поради мащаба и последиците, 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, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1***Предмет и цели**

1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO₂ от новите леки търговски превозни средства. С настоящия регламент средните емисии на CO₂ от новите леки търговски превозни средства се определят на 175 g CO₂/km, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му, и които се постигат чрез подобряване на технологиите за превозните средства, както и чрез иновативните технологии.

▼M2

2. С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел от 147 g CO₂/km за средните емисии от нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му, както и с иновативните технологии.

▼B*Член 2***Обхват**

1. Настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от категория N₁ съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна маса, която не превишава 2 610 kg, и за превозни средства от категория N₁, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които се регистрират за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън него („нови леки търговски превозни средства“).

2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Съюза, направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.

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

▼M2

4. 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 търговски превозни средства, 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 търговски превозни средства, които той е произвел;
- б) „сертификат за съответствие“ означава сертификата, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО;
- в) „напълно комплектовано превозно средство“ означава превозно средство, за което е издадено одобрение на типа след приключване на процес на многоетапно одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО;
- г) „комплектовано превозно средство“ означава превозно средство, което не се нуждае от пълно комплектоване, за да отговаря на съответните изисквания на Директива 2007/46/ЕО;
- д) „базово превозно средство“ означава превозно средство, което се използва в началния стадий на процедура за многоетапно одобрение на типа;
- е) „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;
- ж) „маса“ означава масата на превозното средство заедно с каросерията в готовност за движение, така както е посочена в сертификата за съответствие и определена в приложение I, раздел 2.6 от Директива 2007/46/ЕО;
- з) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие на комплектованото или на напълно комплектованото превозно средство;
- и) „цел за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, средните примерни специфични емисии на CO₂, определени в съответствие с приложение I по отношение на всяко ново леко търговско превозно средство, което е произвел, или, когато на производителя е предоставена дерогация съгласно член 11, целите за специфичните емисии, определени съгласно тази дерогация;
- й) „отпечатък“ означава средната широчина на колеята, умножена по междуосовото разстояние, както е посочено в сертификата за съответствие и определено в приложение I, раздели 2.1 и 2.3 от Директива 2007/46/ЕО;

▼B

к) „товароносимост“ означава разликата между технически допустимата максимална маса съгласно приложение II към Директива 2007/46/ЕО и масата на превозното средство.

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

- а) предприятия, в които производителят пряко или косвено има:
 - i) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или
 - ii) правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието; или
 - iii) 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 буква а), б) или в), или в които две или повече от тези предприятия 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 свързаните с него предприятия, посочени в букви а)—г), и една или повече трети страни.

*Член 4***Цели за специфични емисии**

За календарната година, започваща на 1 януари 2014 г., и всяка следваща календарна година всеки производител на леки търговски превозни средства гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO₂ не превишават целта му за специфични емисии, определена в съответствие с приложение I, или, когато на даден производител е предоставена дерогация по член 11, в съответствие с тази дерогация.

Когато специфичните емисии на напълно комплектованото превозно средство не са известни, производителят на базовото превозно средство използва специфичните емисии на базовото превозно средство, за да определи средните специфични емисии на CO₂.

▼B

За целите на определянето на средните специфични емисии на CO₂ за всеки производител следва да се вземат предвид следните процентни дялове от новите леки търговски превозни средства на всеки производител, регистрирани през съответната година:

— 70 % през 2014 г.,

— 75 % през 2015 г.,

— 80 % през 2016 г.,

— 100 % от 2017 г. нататък.

*Член 5***Облекчения**

При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 50 g CO₂/km се отчита като:

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

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

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

— 1,5 леки търговски превозни средства през 2017 г.

— 1 леко търговско превозно средство, считано от 2018 г.

За времетраенето на схемата за облекчения максималният брой нови леки търговски превозни средства със специфични емисии на CO₂ под 50 g CO₂/km, който трябва да бъде взет предвид при прилагане на коефициентите, определени в първата алинея, не превишава 25 000 леки търговски превозни средства на производител.

*Член 6***Цел за специфични емисии на леките търговски превозни средства, работещи с алтернативно гориво**

При определяне на това, доколко производителите спазват целите си за специфични емисии, посочени в член 4, специфичните емисии на CO₂ на всяко леко търговско превозно средство, проектирано по начин, който му позволява да използва смес от бензин и 85 % биоетанол („E85“), отговарящо на съответното законодателство на Съюза или на съответните европейски технически

▼B

стандартите, се намаляват до 31 декември 2015 г. с 5 % с оглед на по-големите технологични възможности и възможности за намаляване на емисии при употребата на биогорива. Това намаление се прилага само в случаите, когато най-малко 30 % от станциите за зареждане с гориво в държавата-членка, в която е регистрирано лекото търговско превозно средство, предлагат този вид алтернативно гориво при спазване на критериите за устойчивост по отношение на биогоривата, посочени в съответното законодателство на Съюза.

*Член 7***Групиране**

1. Производителите на нови леки търговски превозни средства, 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, при условие че общият срок на всяко споразумение не превишава пет календарни години, и трябва да влезе в сила на или преди 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) производителят, 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;
- 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 101 и 102 от ДФЕС 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 правилата на Съюза за конкуренцията по отношение на такива групи, всички

▼B

членове на групата гарантират по-специално, че в контекста на сключеното от тях споразумение за създаване на група не може да се осъществява никакъв друг вид обмен на данни или информация, освен по отношение на следното:

- а) средните специфични емисии на CO₂;
- б) целта за специфични емисии;
- в) общият 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.

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 2012 г., и всяка следваща календарна година всяка държава-членка отчита данните, посочени в приложение II, част А, за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на нейната територия. Държавите-членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин.

2. До 28 февруари на всяка година, като се започне от 2013 г., всяка държава-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в приложение II, част Б, за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в приложение II, част В формат.

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

4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите-членки съгласно настоящия член, и този регистър е публично достъпен. До 30 юни 2013 г. и за всяка следваща година Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:

- а) средните специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година;

▼B

- б) целта за специфични емисии 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.

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

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.

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

7. По отношение на календарните 2012 г. и 2013 г. Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 прецени, че средните специфични емисии на CO₂ на производителя през тази година превишават целта му за специфични емисии за същата година.

8. Във всяка държава-членка компетентният орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент е органът, определен в съответствие с член 8, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

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

За да отрази придобития опит от прилагането на настоящия регламент, Комисията може да измени приложение II чрез делегирани актове в съответствие с член 15 и при спазване на условията, установени в членове 16 и 17.

10. Държавите-членки следва също да събират и докладват данни в съответствие с настоящия член относно регистрациите на превозни средства от категории M₂ и N₂, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна маса, която не превишава 2 610 kg, и превозни средства, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

*Член 9***Такса за извънредно количество емисии**

1. По отношение на периода от 1 януари до 31 декември 2014 г. и всяка следваща календарна година Комисията начислява такси за извънредно количество емисии на производителя или по целесъобразност на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.

▼B

2. Таксата за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчислява, като се използва следната формула:

а) считано от 2014 г. до 2018 г.

i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства};$

ii) за извънредно количество емисии от над 2 g CO₂/km, но не повече от 3 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства};$

iii) за извънредно количество емисии от над 1 g CO₂/km, но не повече от 2 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства};$

iv) за извънредно количество емисии от не повече от 1 g CO₂/km:

$(\text{извънредно количество емисии}) \times 5 \text{ EUR} \times \text{брой нови леки търговски превозни средства};$

б) считано от 2019 г.:

$(\text{извънредно количество емисии} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства}.$

За целите на настоящия член се прилагат следните определения:

— „извънредно количество емисии“ означава положителният брой грамове на километър, с който средните специфични емисии на CO₂ на производителя — като се вземе предвид намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на одобрени иновативни технологии в съответствие с член 12 — превишават целта му за специфични емисии през календарната година или част от календарната година, за която се прилага задължението по член 4, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и

— „брой нови леки търговски превозни средства“ означава броят на новите леки търговски превозни средства, произведени от производителя, които са регистрирани през този период в съответствие с критериите за поетапно въвеждане, определени в член 4.

3. Комисията приема подробни условия за събиране на таксите за извънредно количество емисии по параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 14, параграф 2.

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

Член 10

Публикуване на резултатите на производителите

1. До 31 октомври 2013 г. и 31 октомври всяка следваща година Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочват:

а) неговата цел за специфични емисии през предходната календарна година;

▼B

- 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;
 - г) средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година; и
 - д) средната маса за всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.
2. От 31 октомври 2015 г. в списъка, който се публикува 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 подадено от производител на по-малко от 22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза за календарна година, който:
- а) не е член на група свързани производители; или
 - б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от 22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза 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 търговски превозни средства, които той произвежда, включително масата и специфичните емисии на CO₂ на тези леки търговски превозни средства; 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 произвеждано леко търговско превозно средство.
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, 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

▼ **B**

съобразена с особеностите на пазара за типа произведено леко търговско превозно средство, Комисията предоставя дерогация на производителя. ► **M2** ◀

4. 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.

5. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 4 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.

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

7. Комисията приема правила за допълване на параграфи 1—6 от настоящия член, *inter alia*, разпоредби за тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, за съдържанието на заявленията, както и за съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂ посредством делегирани актове в съответствие с член 15 и при спазване на условията, установени в членове 16 и 17.

8. В съответствие с 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 до информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 4, случаите на оттегляне по параграф 5 и всяко налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 6, както и до актовете, приети съгласно параграф 7.

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“).

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

2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативни технологии или пакети от иновативни технологии, посочени в 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 съответстват на разпоредбите, установени с член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 443/2009, и се основават на следните критерии за иновативни технологии:

⁽¹⁾ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

▼B

- а) намалението на CO₂, постигнато посредством използването на иновативни технологии, трябва да се дължи на доставчика или производителя;
- б) иновативните технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на CO₂;
- в) иновативните технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO₂ по стандартния цикъл на изпитване или от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление с 10 g CO₂/km, посочено в член 1 от Регламент (ЕО) № 443/2009, или да са задължителни съгласно други разпоредби на правото на Съюза.
3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряването на дадена мярка като иновативна технология, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим сертифициран орган. В случай на възможно взаимодействие между тази мярка и друга, вече одобрена иновативна технология, докладът посочва това взаимодействие, а докладът от проверката дава оценка на степента, до която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.
4. Комисията удостоверява постигнатото намаление въз основа на критериите, посочени в параграф 2.

*Член 13***Преглед и докладване****▼M2**

1. До 31 декември 2015 г. Комисията извършва преглед на целите за специфичните емисии и предвидените в настоящия регламент условия, както и на други въпроси, уредени в настоящия регламент с оглед определянето на цели за емисиите на CO₂ за нови леки търговски превозни средства за периода след 2020 г. Във връзка с това оценката на необходимите темпове за намаляване на емисиите е съобразена с дългосрочните цели на Съюза по отношение на климата и с последиците за развитието на икономически ефективна технология за намаляване на емисиите на CO₂ при леките търговски превозни средства. Комисията представя резултатите от този преглед в доклад до Европейския парламент и Съвета. Докладът включва всякакви подходящи предложения за изменение на настоящия регламент, включително възможно определяне на реалистична и постижима цел, въз основа на изчерпателна оценка на въздействието, съобразена с необходимостта от запазването на конкурентоспособността на отрасъла на леки търговски превозни средства и зависимите от него 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

2. Комисията, ако това е целесъобразно, представя до 2014 г. предложение на Европейския парламент и на Съвета за включване в регламента на превозни средства от категории N₂ и M₂, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна маса, която не превишава 2 610 kg, и превозни средства, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 с оглед на постигането на дългосрочната цел от 2020 г.

▼B

3. До 2014 г., след извършването на оценка на въздействието, Комисията публикува доклад относно наличието на данни за отпечатъка и товаросимостта и тяхното използване като показатели за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, при целесъобразност, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I в съответствие с обикновената законодателна процедура.

4. До 31 декември 2011 г. Комисията установява процедура за получаване на представителни стойности за емисии на CO₂, ефективността на използване на горивото и масата на напълно комплектовани превозни средства, като същевременно гарантира, че производителят на базовото превозно средство има своевременен достъп до стойностите на масата и специфичните емисии на CO₂ на напълно комплектованото превозно средство.

5. До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това Комисията изменя приложение I чрез делегирани актове съгласно член 15 и при спазване на условията, установени в членове 16 и 17, с цел да се коригира посочената в него стойност на M₀ в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни средства през трите предходни календарни години.

Тези корекции пораждат действие за първи път на 1 януари 2018 г., а след това — веднъж на всеки три години.

6. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на процедурите за измерване на емисиите на CO₂ в съответствие с член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

▼M2

▼B

Комисията включва леките търговски превозни средства в преразглеждането на Директива 2007/46/ЕО в съответствие с член 13, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

▼M2

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 Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията⁽¹⁾. 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 15 и при условията, посочени в член 16 и член 17, с цел да адаптира формулите, посочени в приложение I, като използва методиката, приета съгласно първа алинея, 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 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 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

▼ M2

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.

▼ B*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 от 11 февруари 2004 г. относно механизма за мониторинг на емисиите на парникови газове в Общността и прилагане на Протокола от Киото ⁽¹⁾. Посоченият комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

▼ M2

2а. Когато комитетът, посочен в параграф 1, 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.

▼ B*Член 15***Упражняване на делегирането**

1. Правомощията за приемане на делегираните актове, посочени в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 7, член 13, параграф 5 и член 13, параграф 6, четвърта алинея, се предоставят на Комисията за срок от пет години считано от 3 юни 2011 г. Комисията изготвя доклад относно делегираните правомощия най-късно 6 месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощията се подновява автоматично за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не го оттеглят в съответствие с член 16.

2. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за него.

3. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, предвидени в членове 16 и 17.

*Член 16***Оттегляне на делегирането**

1. Европейският парламент или Съветът могат да оттеглят по всяко време делегирането на правомощия, посочено в член 8, параграф 9, втора алинея, член 11, параграф 7, член 13, параграф 5 и в член 13, параграф 6, четвърта алинея.

⁽¹⁾ ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 1.

▼B

2. Институцията, започнала вътрешна процедура за вземане на решение дали да бъде оттеглено делегирането на правомощия, полага усилия да уведоми другата институция и Комисията в разумен срок, преди да вземе окончателното решение, като посочва делегираните правомощия, които могат да бъдат оттеглени, както и евентуалните причини за това.

3. С решението за оттегляне се прекратява делегирането на правомощия, посочени в същото решение. То поражда действие незабавно или на посочената в него по-късна дата. Решението за оттегляне не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила. То се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 17***Възражения срещу делегирани актове**

1. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в срок от два месеца от датата на нотификацията.

По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок може да бъде удължен с два месеца.

2. Ако при изтичането на срока, посочен в параграф 1, нито Европейският парламент, нито Съветът е направил възражение срещу делегирания акт, той се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и влиза в сила на датата, посочена в него.

Делегираният акт може да се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и да влезе в сила преди изтичането на посочения срок, ако Европейският парламент и Съветът са информирали Комисията за намерението си да не правят възражения.

3. Ако в рамките на срока, посочен в параграф 1, Европейският парламент или Съветът възрази срещу делегиран акт, той не влиза в сила. Институцията, която възразява срещу делегирания акт, посочва причините за това.

*Член 18***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 НА CO₂

1. Примерни специфични емисии на CO₂ за всяко леко търговско превозно средство, измерени в грамове на километър, се определят в съответствие със следните формули:

а) считано от 2014 г. до 2017 г.:

$$\text{примерни специфични емисии на CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093;$$

б) считано от 2018 г.:

$$\text{примерна специфична емисия на CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 5

$$a = 0,093;$$

▼M2

в) считано от 2020 г.:

$$\text{примерни специфични емисии на CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 13, параграф 5

$$a = 0,096.$$

▼B

2. Целта за специфични емисии за даден производител през определена календарна година се изчислява, като се усреднят примерните специфични емисии на CO₂ от всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано през същата календарна година, което той е произвел.

▼B*ПРИЛОЖЕНИЕ II***МОНИТОРИНГ И ОТЧИТАНЕ НА ЕМИСИИТЕ**

А. Събиране на данни за новите леки търговски превозни средства и определяне на информацията за мониторинга на CO₂

▼M3

1. Подробни данни

1.1. Комплектувани превозни средства, регистрирани като превозни средства от категория N₁

За комплектуваните превозни средства с ЕО одобрение на типа, регистрирани като превозни средства от категория N₁, държавите членки отчитат за всяка календарна година следните подробни данни за всяко ново леко търговско превозно средство при първоначалното му регистриране на тяхната територия:

- а) производител;
- б) номер на одобрението на типа с неговото разширение;
- в) тип, вариант и версия;
- г) марка;
- д) категория на превозното средство с одобрение на типа;
- е) категория на регистрираното превозно средство;
- ж) специфични емисии на CO₂;
- з) маса в готовност за движение;
- и) технически допустима максимална маса с товар;
- й) отпечатък: междуосово разстояние, широчина на колеята на управляемата ос и широчина на колеята на друга ос;
- к) вид гориво и горивен режим;
- л) обем на двигателя;
- м) консумация на електроенергия;
- н) код на иновативната технология или групата иновативни технологии и намаление на емисиите на CO₂ вследствие на тази технология;
- о) идентификационен номер на превозното средство.

Използва се форматът, определен в част В, раздел 2.

1.2. Превозни средства с многоетапно одобрение на типа, регистрирани като превозни средства от категория N₁

За превозни средства с многоетапно одобрение на типа, регистрирани като превозни средства от категория N₁, държавите членки отчитат за всяка календарна година следните подробни данни по отношение на:

- а) базовото (т.е. некомплектуваното) превозно средство: данните, определени в точка 1.1, букви а), б), в), г), д), ж), з), и), н) и о), или вместо данните, определени в букви з) и и) — предварително определената маса, посочена като част от информацията за одобрението на типа съгласно точка 2.17.2 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;

▼ M3

б) базовото (т.е. некомплектуваното) превозно средство: данните, определени в точка 1.1, букви а), б), в), г), д), ж), з), и), н) и о);

в) напълно комплектуваното превозно средство: данните, определени в точка 1.1, букви а), е), ж), з), й), к), л), м) и о).

Когато не е възможно да се предоставят някои от посочените в букви а) и б) от настоящата точка данни за базовото превозно средство, вместо тях държавата членка предоставя данни по отношение на напълно комплектуваното превозно средство.

За напълно комплектуваните превозни средства от категория N₁ се използва форматът, определен в част В, раздел 2.

Идентификационният номер на превозното средство, посочен в точка 1.1, буква о), не се оповестява публично.

▼ B

2. ► M1 ► C1 Подробните данни, посочени в точка 1, следва да се вземат от сертификата за съответствие или да отговарят на сертификата за съответствие, издаден от производителя на съответното леко търговско превозно средство. ◀ По отношение на случаите, при които не се използва сертификат за съответствие, държавите-членки следва да въведат необходимите мерки за осигуряване на адекватна точност на мониторинговата процедура. ◀ Когато в сертификата за съответствие се посочват както минималната, така и максималната маса за дадено леко търговско превозно средство, държавата-членка използва за целите на настоящия регламент само максималната стойност. 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 газта.

▼ M3

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 търговски превозни средства, за които се изисква ЕО одобрение на типа;
 - в) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква многоетапно одобрение на типа, ако има такива;
 - г) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства с индивидуално одобрение;
 - д) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства с одобрение на национално равнище за малки серии.

Б. Методика за определяне на информацията за целите на мониторинга на CO₂ за нови леки търговски превозни средства

Информацията за целите на мониторинга, която държавите членки са задължени да определят в съответствие с част А, точки 1 и 3 от настоящото приложение, се определя в съответствие с методиката в настоящата част.

1. Брой регистрирани нови леки търговски превозни средства

Държавите членки определят броя на новите леки търговски превозни средства, регистрирани на тяхната територия през съответната година на мониторинг, разбити по превозни средства, за които се изисква ЕО одобрение на типа, превозни средства с индивидуално одобрение и превозни средства с национално одобрение за малки серии, както и превозни средства, за които се изисква многоетапно одобрение на типа, ако има такива.

▼ M1

▼ M3

▼ M1

▼ B

7. Напълно комплектовани превозни средства

При превозни средства с многоетапно одобрение на типа специфичните емисии на CO₂ на напълно комплектованите превозни средства се разпределят на производителя на базовото превозно средство.

За да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO₂, ефективността на използване на гориво и масата на напълно комплектованите превозни средства са представителни, без да се упражнява прекален натиск върху производителя на базовото превозно средство, Комисията предлага специфична процедура за мониторинг и прави преглед с оглед необходимите изменения към съответното законодателство относно одобрението на типа най-късно до 31 декември 2011 г.

При определянето на тази процедура Комисията, при необходимост, определя как се наблюдават масата и емисиите на CO₂ въз основа на стойностите на CO₂, които съответстват на различните класове крайна инерционна маса или съответстват на една стойност на емисиите на CO₂, получена от масата на базовото превозно средство, към която се добавя предварително определена маса, диференцирана от клас N₁. В последния случай тази маса се взема под внимание и за част В от настоящото приложение.

Комисията също така гарантира, че производителят на базовото превозно средство има своевременно достъп до масата и специфичните емисии на CO₂ на напълно комплектованото превозно средство.

▼ M3

Въпреки че предварително определената маса се взема под внимание за част В от настоящото приложение, когато стойността на тази маса не може да бъде определена, масата в готовност за движение на напълно комплектуваното превозно средство може да се използва за предварителното изчисляване на целта за специфичните емисии, посочена в член 8, параграф 4.

Когато базовото превозно средство представлява комплектувано превозно средство, за изчисляването на целта за специфичните емисии на това превозно средство се използва масата му в готовност за движение. Когато обаче стойността на тази маса не може да бъде определена, за предварителното изчисляване на целта за специфичните емисии може да се използва масата в готовност за движение на напълно комплектуваното превозно средство.

В. Формати за предаване на данните

Държавите членки предават посочената в част А, точки 1 и 3 информация за всяка година в следния формат:

Раздел 1 — Обобщени данни от мониторинга

Държава членка ⁽¹⁾	
Година	

▼ M3

Източник на данните	
Общ брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква ЕО одобрение на типа	
Общ брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства с индивидуално одобрение	
Общ брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства с национално одобрение на типа за малки серии	
Общ брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква многоетапно одобрение на типа (ако има такива)	

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

Раздел 2 — Подробни данни от мониторинга — запис за едно превозно средство

Позоваване на раздел 1.1 от част А	Подробни данни за всяко регистрирано превозно средство (¹)
а)	Наименование на производителя — стандартно наименование в ЕС (²)
	Наименование на производителя — декларирано за сегмента на ПОО КОМПЛЕКТУВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО/БАЗОВО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО (³)
	Наименование на производителя — декларирано за сегмента на ПОО НАПЪЛНО КОМПЛЕКТУВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО (³)
	Наименование на производителя в регистъра на държавата членка (²)
б)	Номер на одобрението на типа и неговото разширение
в)	Тип
	Вариант
	Версия
г)	Марка
д)	Категория на одобреното превозно средство
е)	Категория на регистрираното превозно средство
ж)	Специфични емисии на CO ₂
з)	Маса в готовност за движение БАЗОВО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
	Маса в готовност за движение НАПЪЛНО КОМПЛЕКТУВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО/КОМПЛЕКТУВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
и) (⁴)	Технически допустима максимална маса с товар
й)	Междуосово разстояние
	Широчина на колеята на управляемата ос (ос 1)
	Широчина на колеята на друга ос (ос 2)

▼ M3

Позоваване на раздел 1.1 от част А	Подробни данни за всяко регистрирано превозно средство ⁽¹⁾
к)	Вид гориво
	Горивен режим
л)	Обем на двигателя (cm ³)
м)	Консумация на електроенергия (Wh/km)
н)	Код на иновативната технология или групата иновативни технологии
	Намаление на емисиите чрез използване на иновативни технологии
о)	Идентификационен номер на превозното средство
Точка 2.17.2 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО ⁽²⁾	Предварително определена маса (когато е приложимо в случай на превозни средства с многоетапно одобряване)

Забележки:

- ⁽¹⁾ Когато при превозни средства с многоетапно одобрение на типа не е възможно да бъдат предоставени данни за базовото превозно средство, държавата членка предоставя като минимум посочените в настоящия формат данни за напълно комплектуваното превозно средство. Когато не може да бъде предоставен идентификационният номер на превозното средство, трябва да се предоставят всички подробни данни за комплектуваното превозно средство, напълно комплектуваното превозно средство и базовото превозно средство в съответствие с част А, точка 1.2, букви а), б) и в) от настоящото приложение.
- ⁽²⁾ За превозните средства с одобрение на национално равнище на типа за малки серии (NSS) или индивидуално одобрение (IVA) наименованието на производителя се посочва в колоната „Наименование на производителя в регистъра на държавата членка“, докато в колоната „Наименование на производителя — стандартно наименование в ЕС“ се посочва „AA-NSS“ или „AA-IVA“ — според случая.
- ⁽³⁾ За превозните средства с многоетапно одобрение на типа се посочва производителят на базовото (некомплектваното/комплектваното) превозно средство. Ако производителят на базовото превозно средство не е известен, се посочва само производителят на напълно комплектуваното превозно средство.
- ⁽⁴⁾ За превозните средства с многоетапно одобрение на типа се посочва технически допустимата максимална маса с товар на базовото превозно средство.
- ⁽⁵⁾ При превозни средства с многоетапно одобрение на типа масата в готовност за движение и технически допустимата максимална маса с товар на базовото превозно средство могат да бъдат заменени с предварително определената маса, посочена в информацията за одобряване на типа в съответствие с точка 2.17.2 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО.