

Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

► **B** 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.
► <u>M4</u>	Делегиран регламент (ЕС) 2017/748 на Комисията от 14 декември 2016 година	L 113	9	29.4.2017 г.
► <u>M5</u>	Делегиран регламент (ЕС) 2017/1499 на Комисията от 2 юни 2017 година	L 219	1	25.8.2017 г.
► <u>M6</u>	Делегиран регламент (ЕС) 2019/986 на Комисията от 7 март 2019 година	L 160	3	18.6.2019 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)

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.



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.



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.



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.



Член 3

Определения

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

▼B

- 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 сертификатът, 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;
 - 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:
 - і) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или

▼B

- 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.

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.,

▼B

- 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 стандарти, 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 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:

▼B

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

▼B

- 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;
 - 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 произвеждано 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 товароносимостта 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 комплекттовани 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 комплекттованото 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 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.

⁽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).

▼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.

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.

⁽¹⁾ ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 1.

▼B

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) ► **M4** считано от 2018 г.:

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

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

$$M_0 = 1\,766,4$$

$$a = 0,093; \blacktriangleleft$$

▼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

$$a = 0,096.$$

▼M6

В случай на некомплектувани превозни средства с многоетапно одобрение на типа, посочени в част А точка 1а от приложение II, вместо стойността M се използва масата от наблюдението (M_{mon}). Масата от наблюдението се изчислява в съответствие със следната формула:

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

където:

MRO_{base} и B₀ са определени в част А, точка 1а.1, буква а) от приложение II.

▼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.

▼M5

3. Еталонната цел за специфични емисии за производител през 2021 г. се изчислява както следва:

$$\text{Еталонната цел за специфични емисии по WLTP} = WLTP_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020\text{target}}}{NEDC_{\text{CO}_2}} \right)$$

▼ M5

където:

$WLTP_{CO_2}$ са средните специфични емисии на CO_2 през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) № 2017/1151 на Комисията ⁽¹⁾, без да се включва намалението на емисиите на CO_2 вследствие на прилагането на член 12 от настоящия регламент;

$NEDC_{CO_2}$ са средните специфични емисии на CO_2 през 2020 г., определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1152 на Комисията ⁽²⁾, без да се включва намалението на емисиите на CO_2 вследствие на прилагането на член 12 от настоящия регламент;

$NEDC_{2020target}$ е целта за специфични емисии за 2020 г., изчислена в съответствие с точка 1, буква в) от настоящото приложение.

4. Считано от 2021 г. целта за специфични емисии за производител се изчислява както следва:

$$\text{Целта за специфични емисии} = WLTP_{reference\ target} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

където:

$WLTP_{reference\ target}$ е еталонната цел за специфични емисии за 2021 г., изчислена в съответствие с точка 3;

a е „а“ съгласно определеното в точка 1, буква в);

M_o е средната стойност на масата (M), както е определена в точка 1, на новите регистрирани леки търговски превозни средства в съответната целева година в килограми (kg);

M_0 е M_0 съгласно определеното в точка 1, буква в);

M_{o2020} е средната стойност на масата (M), както е определена в точка 1, на новите регистрирани леки търговски превозни средства през 2020 г. в килограми (kg);

$M_{0,2020}$ е стойността M_0 , която се прилага през еталонната 2020 година.

5. За производител, на когото е предоставена дерогация по отношение на цел за специфични емисии по NEDC през 2021 г., целта по WLTP във връзка с дерогацията се изчислява както следва:

$$Derogation\ target_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \frac{NEDC_{2021\ target}}{NEDC_{CO_2}}$$

където:

$WLTP_{CO_2}$ е $WLTP_{CO_2}$ съгласно определеното в точка 3;

$NEDC_{CO_2}$ е $NEDC_{CO_2}$ съгласно определеното в точка 3;

$NEDC_{2021target}$ е целта за специфични емисии за 2021 г., предоставена от Комисията съгласно член 11 от настоящия регламент.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване 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, за изменение на Директива (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152 на Комисията от 2 юни 2017 г. за установяване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на изменението на регламентираната изпитвателна процедура по отношение на леки търговски превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 293/2012 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 644).

▼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 ► **M5** (NEDC и WLTP) ◄;
- 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 ► **M5** (NEDC и WLTP) ◄;
- о) идентификационен номер на превозното средство;

▼M5

- п) изпитвателна маса по WLTP;
- р) коефициенти на отклонение и на проверка, посочени в точка 3.2.8 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152;
- с) идентификационен номер на фамилията превозни средства, определен в съответствие с точка 5.0 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151.

▼M3

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

▼M5

За календарната 2017 г. данните, посочени в буква ж), що се отнася до стойностите на емисиите на CO₂ по WLTP, и в буква н), що се отнася до намаляването на емисиите по WLTP, дължащо се на екоинновации, както и данните, посочени в букви п) и с), може да бъдат докладвани на доброволни начала.

▼ **M5**

Считано от календарната 2018 година, държавите членки предоставят на разположение на Комисията, в съответствие с член 8, всички параметри, изброени в тази точка, както е посочено във формата от раздел 2 на част В от настоящото приложение.

▼ **M3**

- 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;
- 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.

▼ **M6**

- 1а. Специфични емисии на CO₂ от превозни средства от категория N₁ с многоетапно одобряване на типа, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151

Считано от 1 септември 2019 г., за всяко некомплектувано базово превозно средство от категория N₁, което съгласно Директива 2007/46/ЕО е обект на многоетапно одобрение на типа, производителят определя и докладва на Комисията специфичните емисии на CO₂ на това базово превозно средство, наричани по-нататък „емисии на CO₂ от наблюдението“, в съответствие с методиката, определена в точка 1а.1.

Комисията използва емисиите на CO₂ от наблюдението за некомплектуваното базово превозно средство, които са ѝ докладвани съгласно първата алинея, за да изчисли средните специфични емисии на CO₂ на производителя на базовото превозно средство за календарната година, през която е регистрирано напълно комплектуваното превозно средство с многоетапно одобрение на типа, с изключение на случаите, в които са изпълнени условията, посочени в точка 1б.

За напълно комплектувано базово превозно средство, за целите на наблюдението на CO₂ се използват емисиите на CO₂ и масата в готовност за движение на това превозно средство.

▼ M6

1a.1 Изчисляване на специфичните емисии на CO₂ на некомплектуваното базово превозно средство

Производителят на базовото превозно средство изчислява стойността на емисиите на CO₂ от наблюдението за дадено некомплектувано базово превозно средство посредством интерполационния метод, посочен в точки 3.2.3.2 или 3.2.4 от подприложение 7 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 в зависимост от методиката, приложена за одобрението на типа на базовото превозно средство, като термините се дефинират, както са дефинирани в същата точка, със следните изключения:

а) Маса на отделното превозно средство

Терминът „Т_{ind}“, посочен в точки 3.2.3.2.1 или 3.2.4.1.1.1 от подприложение 7 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, се заменя с масата по подразбиране на базовото превозно средство DM_{base} или, когато е приложимо, с Т_L — маса на изпитване на превозното средство с ниска стойност на необходимата енергия, или с Т_H — маса на изпитване на превозното средство с висока стойност на необходимата енергия.

DM_{base} се определя в съответствие със следната формула:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{VL}$$

където:

MRO_{base} е масата в готовност за движение на базовото превозно средство, както е определена в точка 3.2.5 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151

B₀ е стойността на масата на каросерията, равна на 1,375

M_{VL} е представителната маса на товара на превозното средство, т.е. 28 процента от максималния товар на превозното средство, където максималният товар на превозното средство се дефинира като технически допустимата максимална маса в натоварено състояние минус масата в готовност за движение на базовото превозно средство, умножено по B₀, минус 25 kg.

Стойността B₀ се изчислява като среднопретеглена стойност на съотношението между сбора от масата в готовност за движение на некомплектуваното базово превозно средство за всички превозни средства с многоетапно одобрение на типа, регистрирани през календарната година, и предварително определената маса, изчислена в съответствие с раздел 5 от приложение XII към Регламент (ЕО) № 692/2008, и масата в готовност за движение на базовото превозно средство за всички превозни средства с многоетапно одобрение на типа, регистрирани през календарните години 2015, 2016 и 2017.

Стойността B₀ се коригира най-късно до 31 октомври 2021 г. въз основа на съответните стойности за масата на превозните средства с многоетапно одобрение на типа, регистрирани през календарните години 2018, 2019 и 2020, изчислени в съответствие със следните формули:

Формула 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

където:

A_y е среднопретеглената стойност на съотношението между M_{fi} и M_{bi}

M_{fi} е масата в готовност за движение на базовото превозно средство, увеличена с предварително определената маса, както е определена в раздел 5 от приложение XII към Регламент (ЕО) 692/2008.

▼ M6

M_{bi} е масата в готовност за движение на базовото превозно средство

n е броят на базовите превозни средства за всички превозни средства с многостепенно одобрение на типа, регистрирани през календарната година

Формула 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

където:

A_i е среднопретеглената стойност, изчислена по формула 1

n_i е броят на базовите превозни средства за всички превозни средства с многостепенно одобрение на типа, регистрирани през дадена календарна година

Когато масата по подразбиране на базовото превозно DM_{base} е по-ниска от масата на изпитване на превозното средство с ниска стойност на необходимата енергия (TM_L) от фамилията за интерполация, TM_{ind} се заменя с TM_L .

Когато масата по подразбиране на базовото превозно DM_{base} е по-висока от масата на изпитване на превозното средство с висока стойност на необходимата енергия (TM_H) от фамилията за интерполация, TM_{ind} се заменя с TM_H .

б) Съпротивление при търкаляне на отделното превозно средство

Съпротивлението при търкаляне на базовото превозно средство се използва за целите на точка 3.2.3.2.2.2 или 3.2.4.1.1.2 от подприложение 7 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151.

в) Челна площ

В случая на некомплектувано базово превозно средство, принадлежащо към фамилия с матрица на съпротивленията при движение, производителят определя термина „ A_f “, посочен в точка 3.2.3.2.2.3 от подприложение 7 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, в съответствие с един от следните варианти:

- i) челна площ на представителното превозно средство от фамилията с матрица на съпротивленията при движение, изразена в m^2 ;
- ii) средната стойност на челната площ на превозно средство с висока стойност на необходимата енергия и превозно средство с ниска стойност на необходимата енергия от фамилията за интерполация, изразена в m^2 ;
- iii) челната площ на превозното средство с висока стойност на необходимата енергия от фамилията за интерполация, в случай че интерполационният метод не е използван, изразена в m^2 .

В случая на некомплектувано базово превозно средство, което не принадлежи към фамилия с матрица на съпротивленията при движение, се използва стойността за челната площ на превозното средство с висока стойност на необходимата енергия от фамилията за интерполация.

▼ **M6**16. Представителност на наблюдаваната стойност на CO₂

Всяка година, считано от календарната 2020 година, Комисията извършва оценка на представителността на средните стойности на емисии на CO₂ от наблюдението, докладвани от производителя на базовото превозно средство, спрямо средната стойност на специфичните емисии на CO₂ на напълно комплектуваните превозни средства, регистрирани през съответната календарна година, и уведомява за това производителя на базовото превозно средство.

Когато при оценката се установи разлика от 4 % или повече между средната стойност на специфичните емисии на CO₂ за всички напълно комплектувани превозни средства и средната стойност на емисиите на CO₂ от наблюдението за всички засегнати базови превозни средства на производителя за всяка една от две последователни календарни години, Комисията трябва да използва средната стойност на специфичните емисии на CO₂ на напълно комплектуваните превозни средства за следващата календарна година, за да изчисли средните специфични емисии на CO₂ на производителя на базовото превозно средство или на извадката за същата година. В случай на продължаващи различия, изчислението се повтаря на всеки три години.

1в. Докладване на данни от производителите на базови превозни средства

Всяка година до 28 февруари производителите на базови превозни средства докладват на Комисията следните данни за всяко некомплектувано или напълно комплектувано базово превозно средство, подложено на многостепенно одобрение на типа и продадено от тях в Съюза през предходната календарна година:

- а) идентификационен номер на превозното средство;
- б) идентификатор на фамилията за интерполация;
- в) специфични емисии на CO₂ на базовото превозно средство;
- г) челна площ (посочете приложимия вариант);
- д) съпротивление при търкаляне на базовото превозно средство
- е) маса от наблюдението;
- ж) маса в готовност за движение на базовото превозно средство;
- з) представителна маса за товара на превозното средство, както е определена в точка 1а.1 от настоящото приложение.

▼ **B**

2. ► **M6** Подробните данни, посочени в точка 1, се вземат от сертификата за съответствие или трябва да бъдат съвместими със сертификата за съответствие, издаден от производителя на съответното леко търговско превозно средство. Останалите данни се вземат от документацията за одобрение на типа или от информацията, докладвана от производителя на базовото превозно средство съгласно точка 1в. Държавите членки въвеждат необходимите мерки за осигуряване на подходяща точност на процедурата за наблюдение. Когато в сертификата за съответствие са посочени минималната и максималната маса на дадено леко търговско превозно средство, за целите на настоящия регламент държавите членки използват само максималната маса. В случая на автомобили, задвижвани с два вида гориво (бензин/газ), в чиито сертификати за съответствие са посочени стойностите на специфичните емисии на CO₂ за двата вида гориво, държавите членки използват само стойността, измерена за газ. ◀

▼ **M3**

3. Държавите членки определят за всяка календарна година:

- а) източниците, използвани за събиране на подробните данни, посочени в точка 1;

▼ **M3**

- 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.

▼ M3

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	
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

▼ **M3**

Позоваване на раздел 1.1 от част А	Подробни данни за всяко регистрирано превозно средство ⁽¹⁾
в)	Тип
	Вариант
	Версия
г)	Марка
д)	Категория на одобреното превозно средство
е)	Категория на регистрираното превозно средство

▼ **M5**

ж)	Специфични емисии на CO ₂ (комбинирани) Стойност по NEDC
	Специфични емисии на CO ₂ (комбинирани) Стойност по WLTP (считано от 2018 г.)

▼ **M3**

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)	Междусово разстояние
	Широчина на колеята на управляемата ос (ос 1)
	Широчина на колеята на друга ос (ос 2)
к)	Вид гориво
	Горивен режим
л)	Обем на двигателя (cm ³)
м)	Консумация на електроенергия (Wh/km)

▼ **M5**

н)	Код на екологичната(ите) иновация(ии)
	Сумарно намаление на емисии на CO ₂ по NEDC, дължащо се на екологичната(ите) иновация(ии)
	Сумарно намаление на емисиите на CO ₂ по WLTP, дължащо се на екологичната(ите) иновация(ии) (считано от 2018 г.)

▼ **M3**

о)	Идентификационен номер на превозното средство
----	---

▼ **M5**

п)	изпитвателна маса по WLTP
р)	Коефициент на отклонение De (когато има)
	Коефициент на проверка (когато има)
с)	Идентификационен номер на фамилията превозни средства

▼ **M3**

Позоваване на раздел 1.1 от част А	Подробни данни за всяко регистрирано превозно средство ⁽¹⁾
Точка 2.17.2 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО ⁽⁵⁾	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. ► **M5** ◀
- ⁽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 производителя 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.