



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Страсбург, 17 април 2019 г.
(OR. en)

2017/0293 (COD)
LEX 1908

PE-CONS 6/1/19
REV 1

CLIMA 13
ENV 33
TRANS 15
MI 28
CODEC 83

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА
СТАНДАРТИ ЗА ЕМИСИИТЕ НА CO₂ ОТ НОВИ ЛЕКИ ПЪТНИЧЕСКИ АВТОМОБИЛИ И
ОТ НОВИ ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ЗА ОТМЯНА НА
РЕГЛАМЕНТИ (ЕО) № 443/2009 И (ЕС) № 510/2011 (ПРЕРАБОТЕН ТЕКСТ)**

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 17 април 2019 година

за определяне на стандарти за емисиите на CO₂
от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства
и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011

(преработен текст)
(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
след консултация с Комитета на регионите,
в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С 227, 28.6.2018 г., стр. 52.

² Позиция на Европейския парламент от 27 март 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 15 април 2019 г .

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹ и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета² бяха неколкратно съществено изменени. Тъй като предстоят още изменения, тези регламенти следва да бъдат преработени от съображения за яснота.
- (2) За да се осигури съгласуван и ефективен преход след преработката и отмяната на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, настоящият регламент следва да се прилага от 1 януари 2020 г. Целесъобразно е обаче стандартите за емисии на CO₂ и условията за постигането им, посочени в тези регламенти, да бъдат запазени без промяна до 2024 г.

¹ 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 (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1);

² Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. 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 (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1);

- (3) В Парижкото споразумение¹, се поставя, *inter alia*, дългосрочна цел, която е в съответствие с целта да се задържи покачването на средната температура до значително под 2°C над нивата от преиндустриалния период и да се полагат по-нататъшни усилия за ограничаването му до 1,5°C над нивата от преиндустриалния период. Най-новите научни констатации, посочени в специалния доклад на Междуправителствения комитет по изменение на климата относно въздействието на глобалното затопляне с 1,5°C спрямо нивата от преиндустриалния период и свързаните с него траектории на емисиите на парникови газове в световен мащаб, недвусмислено потвърждават отрицателните въздействия на изменението на климата. В този специален доклад се стига до заключението, че намаляването на емисиите във всички сектори е от решаващо значение за ограничаване на глобалното затопляне.
- (4) За да се допринесе за постигането на целите на Парижкото споразумение, е необходимо да се ускори преобразуването на целия транспортен сектор в посока към нулеви емисии, като се има предвид съобщението на Комисията от 28 ноември 2018 г., озаглавено „Чиста планета за всички – европейска стратегическа дългосрочна визия за просперираща, модерна, конкурентоспособна и неутрална по отношение на климата икономика“, в което се очертава визията за необходимите икономически и социални трансформации, като се ангажират всички сектори на икономиката и обществото, за да се осъществи преходът към нулеви нетни емисии на парникови газове до 2050 г. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта, значително вредящи на нашето здраве и околната среда, също ще трябва да бъдат незабавно драстично намалени. Ще е нужно емисиите от превозни средства с конвенционални двигатели с вътрешно горене да бъдат намалени допълнително след 2020 г. Превозните средства с нулеви и ниски емисии трябва да навлязат и да придобият значителен пазарен дял до 2030 г. След 2030 г. ще е необходимо допълнително намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и от леки търговски превозни средства.

¹ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

- (5) В съобщението на Комисията от 31 май 2017 г., озаглавено „Европа в движение – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“ и в съобщението на Комисията от 8 ноември 2017 г., озаглавено „Към мобилност с ниски емисии: за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“ се подчертава, че стандартите за емисии на CO₂ за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства са силен двигател за иновации и ефективност, ще допринесат за засилване на конкурентоспособността на автомобилната промишленост и ще проправят пътя за превозни средства с нулеви и ниски емисии по технологично неутрален начин.
- (6) Настоящият регламент предвижда ясен път за намаляване на емисиите на CO₂ от сектора на автомобилния транспорт и допринася за постигането на обвързващата цел за намаляване най-малко с 40% на вътрешните емисии на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г., както беше приета в заключенията на Съвета на Европейския съюз от 23 – 24 октомври 2014 г. и одобрена като планиран национално определен принос на Съюза и неговите държави членки в рамките на Парижкото споразумение на заседанието на Съвета по околна среда на 6 март 2015 г.

- (7) Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета¹ установява задължения за държавите членки да постигнат през 2030 г. целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове с 30% под равнищата от 2005 г. за секторите, които не са обхванати от схемата на Европейския съюз за търговия с емисии, създадена с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета². Автомобилният транспорт има основен принос за емисиите от тези сектори. Освен това, при емисиите от автомобилния транспорт се наблюдава тенденция на нарастване, като те продължават да са значително по-високи от нивата от 1990 г. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължават да се увеличават, това увеличение ще продължи да противодейства на намаленията на емисии, постигнати от другите сектори в борбата с изменението на климата.
- (8) Заключениеята на Европейския съвет от 23 – 24 октомври 2014 г. подчертаха значението на намаляването на емисиите на парникови газове и на рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспортния сектор чрез цялостен и технологично неутрален подход за насърчаване на намаляването на емисиите и енергийната ефективност в транспорта, за електрически превозни средства и за възобновяеми източници в транспорта и след 2020 г.

¹ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021 – 2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 156, 19.6.2018 г., стр. 26).

² Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

- (9) С цел на потребителите в Съюза да се предоставя сигурна, конкурентоспособна и достъпна енергия, енергийната ефективност и нейният принос за ограничаване на потреблението е едно от петте взаимно подсилващи се и тясно взаимосвързани измерения, изложени в съобщението на Комисията от 25 февруари 2015 г., озаглавено „Рамкова стратегия за устойчив енергиен съюз с ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата“. В това съобщение се посочва, че докато всички икономически сектори трябва да предприемат стъпки за повишаване на ефективността на своето потребление на енергия, транспортът има огромен потенциал за енергийна ефективност, който може да бъде реализиран също така с трайно съсредоточаване върху въвеждането на по-строги стандарти за емисии на CO₂ на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства в перспектива до 2030 г.
- (10) В направената през 2015 г. оценка на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 се стигна до заключението, че те са важни, до голяма степен съгласувани и са породили значителни икономии на емисии, като същевременно са показали по-голяма икономическа ефективност от очакваната. Те също така са създали значителна добавена стойност за Съюза, която не би могла да бъде постигната в същата степен посредством национални мерки. Ползите от тези регламенти обаче бяха унищожени от нарастващото несъответствие между емисиите на CO₂, измерени в рамките на новия европейски цикъл на движение (NEDC), и емисиите на CO₂, отделяни от превозни средства, задвижвани при реални условия.

- (11) Поради това е уместно да продължат да се преследват целите на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, като за периода до 2030 г. се определят нови цели за намаляване на емисиите на CO₂ за автомобилния парк на целия ЕС, който се състои от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства. При определянето на нивата на тези цели са взети предвид тяхната ефективност за осигуряването на икономически ефективен принос за намаляване на емисиите от секторите, обхванати от Регламент (ЕС) 2018/842 до 2030 г., произтичащите от тях разходи и икономии за обществото, производителите и ползвателите на превозните средства, както и преките и непреките последици, които те имат за заетостта, конкурентоспособността и иновациите, а също така и съпътстващите ползи от гледна точка на намаляване на замърсяването на въздуха и енергийната сигурност. Предвид това, че пазарният дял на леките пътнически автомобили и следователно общият им принос за емисии на CO₂ са значително по-големи от дела и приноса на леките търговски превозни средства, за уместно се счита да има диференциран подход, при който да се прави разлика между леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства.
- (12) Следва да се осигури социално приемлив и справедлив преход към мобилност с нулеви емисии. Поради това е важно да се вземат предвид социалните последици от този преход в цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор и да се вземат активни мерки във връзка с последиците за заетостта. Поради това на равнището на Съюза, на национално и на местно равнище следва да бъде обмислено въвеждането на целеви програми за преквалификация, повишаване на квалификацията и пренасочване на работници, както и инициативи за образование и търсене на работа в неблагоприятно засегнатите общности и региони, в тесен диалог със социалните партньори и компетентните органи. Като част от този преход следва да се увеличат заетостта на жените, както и равните възможности в този сектор.

- (13) За успешния преход към мобилност с нулеви емисии е необходим цялостен подход и подходяща благоприятна среда за стимулиране на иновациите и запазване на технологичното лидерство на Съюза в този сектор. Това включва публични и частни инвестиции в научни изследвания и иновации, нарастващо предлагане на превозни средства с нулеви и ниски емисии, разгръщането на инфраструктурата за зареждане с електричество или с гориво, интегрирането в енергийните системи, както и устойчивата доставка на материали, устойчивото производство, повторната употреба и рециклирането на акумулаторни батерии в Европа. Всичко това изисква съгласувани действия на равнището на Съюза, на национално, регионално и местно равнище.
- (14) Като част от прилагането на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета¹, през 2017 г. започна да се прилага нова процедура на изпитване за измерването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства — Хармонизираната в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства („WLTP“), посочена в Регламент (ЕС) 2017/1151² на Комисията. Тази процедура за изпитване осигурява стойности на емисиите на CO₂ и разхода на гориво, които са по-представителни за реалните условия.

¹ 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 (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

² 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).

Поради това е целесъобразно новите цели за емисии на CO₂ да се основават на стойностите на емисиите на CO₂, определени съгласно тази процедура за изпитване. Но предвид това, че емисиите на CO₂ на базата на WLTP ще бъдат на разположение от 2021 г. за установяване на съответствието с целите, уместно е да се определят нови стандарти за емисиите като нива на намаляване, определени по отношение на целите за 2021 г., изчислени въз основа на емисиите на CO₂, измерени за целите на изпитването за емисии по WLTP. С цел да се гарантират надеждността и представителността на стойностите, използвани като отправна точка за определяне на целите за намаляване на емисиите, които следва да се прилагат през 2025 и 2030 г., условията за извършване на тези измервания са изяснени като част от прилагането на регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152¹ и (ЕС) 2017/1153² на Комисията.

- (15) Важно е определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ да продължи да осигурява предвидимост и сигурност в целия Съюз при планирането за производителите на превозни средства по отношение на автомобилните им паркове от новилеки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза.

¹ 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).

² Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията от 2 юни 2017 г. за създаване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на промяната в регулаторната процедура за изпитване и за изменение на Регламент (ЕС) № 1014/2010 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 679).

- (16) В оценката на Комисията на Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ през 2016 г. беше отбелязана необходимостта от допълнително разясняване и опростяване на този законодателен акт, с което би могло да се увеличат неговото значение, ефективност, ефикасност и съгласуваност. Ето защо Комисията следва да направи преглед на посочената директива не по-късно от 31 декември 2020 г. и ако е целесъобразно – да представи съответно законодателно предложение. За да се подкрепи навлизането на най-екологичните и най-ефективните от гледна точка на разхода на гориво превозни средства, при това преразглеждане следва по-специално да се обмисли включването на леките търговски превозни средства и да се разгледа необходимостта от по-добре формулирани и по-хармонизирани изисквания на Съюза за етикетиране, което може да предоставя на потребителите сравнима, надеждна и лесна за ползване информация за ползите от превозни средства с нулеви и ниски емисии, включително информация за замърсителите на въздуха.
- (17) Поради това целите за намаляване на емисиите за 2025 и 2030 г. за автомобилните паркове на целия Съюз, които се състоят от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, следва да се определят, като се вземат предвид времето за подновяване на автомобилните паркове и необходимостта секторът на автомобилния транспорт да допринесе за постигане на целите за климата и енергетиката за 2030 г. Този постепенен подход също така дава ясен и ранен сигнал на автомобилната промишленост да не отлага въвеждането на пазара на технологии за енергийна ефективност и превозни средства с нулеви и ниски емисии.

¹ 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 (ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16).

- (18) Стандартите за емисиите на CO₂, предвидени в настоящия регламент, се прилагат спрямо нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства. По отношение на съществуващия автомобилен парк от такива превозни средства, включително превозни средства втора употреба, може също да бъдат предприети допълнителни мерки, насочени към намаляване на емисиите, наред с другото, на национално равнище и на равнището на Съюза. Например може да се предприемат мерки за насърчаване на по-висок темп на обновяване на автомобилния парк, така че възможно най-бързо да бъдат заменени по-старите и по-замърсяващи превозни средства с по-ефективни такива. Достъпът до по-евтини превозни средства с нулеви или ниски емисии би могъл да стимулира промяна в поведението на потребителите и ускорено внедряване на технологии с ниски емисии.
- (19) Макар Съюзът да е сред най-големите световни производители на моторни превозни средства и да показва лидерската си позиция в технологично отношение в автомобилния сектор в световен мащаб, конкуренцията се увеличава и този сектор се променя бързо чрез иновации в електрифицираното силово предаване и чрез съвместна, свързана и автоматизирана мобилност. За да запази своята конкурентоспособност на световно равнище и достъпа си до пазарите, Съюзът се нуждае от регулаторна рамка, включваща специален стимул за превозни средства с нулеви и ниски емисии, която ще допринесе за създаването на голям вътрешен пазар и подкрепя технологичното развитие и иновациите.
- (20) Следва да се въведе специален насърчителен механизъм, за да се улесни плавният преход към мобилност с нулеви емисии. Този механизъм следва да бъде замислен по такъв начин, че да насърчава навлизането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии. Също така следва да се въведе специална преходна мярка, за да се даде възможност за достъп до превозни средства с нулеви и ниски емисии за потребителите от държавите членки, в които равнището на навлизане на тези превозни средства на пазара е ниско.

- (21) Определянето на подходящи целеви показатели за дела на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на ЕС, съчетано с добре изграден механизъм за коригиране на целта за специфични емисии на производителя въз основа на дела на превозни средства с нулеви и ниски емисии в собствения му автомобилен парк следва да осигури силен и категоричен сигнал за проектирането, въвеждането и предлагането на пазара на такива превозни средства, като същевременно се остави възможност за по-нататъшно подобряване на ефективността на конвенционалните двигатели с вътрешно горене.
- (22) При определянето на облекчения за превозни средства с нулеви и ниски емисии е целесъобразно да се вземе предвид разликата между емисиите на CO₂ на съответните превозни средства. Що се отнася до леките пътнически автомобили, при прехода към превозни средства с нулеви емисии следва да се отчита ролята на превозните средства с ниски емисии, по-специално на зареждащите се от електрическата мрежа хибридни превозни средства,. Механизмът за коригиране следва да гарантира, че производител, който надхвърля целевия показател, ще има по-висока цел за специфични емисии. За да се гарантира балансиран подход, следва да бъдат определени граници на допустимите корекции в посочения механизъм. Това ще създаде стимули, с които насърчава своевременното изграждане на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво и се осигуряват значителни ползи за потребителите, конкурентоспособността и околната среда.
- (23) Със законодателната рамка за постигане на целта за автомобилния парк на целия ЕС следва да се гарантират неутрални за конкуренцията, социално справедливи и устойчиви цели за намаляване на емисиите, с които се отчита многообразието на европейските производители на автомобили и се избягва всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между тях.

- (24) За да се запазят многообразието на пазара за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства и способността му да отговаря на различни нужди на потребителите, целите за специфични емисии следва да се определят на линейна база в зависимост от полезността на превозните средства. Запазването на масата като параметър за полезност се счита за съвместимо с действащия режим. С цел да се отрази по-добре масата на превозните средства по пътищата, този параметър следва да бъде променен, считано от 2025 г., от маса в готовност за движение на маса на изпитване, както е определено в WLTP.
- (25) Следва да се избягва промяната на целите за автомобилния парк на целия ЕС поради промени в средната маса на автомобилния парк. Поради това промените в средната маса следва да се отразяват незабавно в изчисленията на целта за специфични емисии, а корекциите на стойността на средната маса, която се използва за тази цел, следва да се правят на всеки две години, считано от 2025 г.

- (26) С цел усилието за намаляване на емисиите да бъде разпределено по неутрален за конкуренцията и справедлив начин, който отразява многообразието на пазара на леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, и предвид прехода през 2021 г. към цели за специфични емисии на базата на WLTP, е целесъобразно наклонът на кривата на граничните стойности да се определи на основата на специфичните емисии на CO₂ на всички нови превозни средства, регистрирани през посочената година, и да се вземе предвид промяната на целите за автомобилния парк на целия ЕС между 2021, 2025 и 2030 г. с оглед на осигуряването на равностойно усилие за намаляване на емисиите за всички производители. Във връзка с леките търговски превозни средства, към производителите на леки, сходни с автомобили микробуси следва да се прилага същият подход като този за производителите на леки пътнически автомобили, докато за производителите на превозни средства от по-тежките сегменти следва да се определи по-висок и постоянен наклон за целия период.
- (27) Настоящият регламент има за цел да постигне стратегическите си цели чрез, наред с другото, създаването на стимули за автомобилната промишленост да инвестира в нови технологии. С настоящия регламент активно се насърчават екологичните иновации и се осигурява механизъм, който следва да може да отчете бъдещото развитие на технологиите. Опитът показва, че екологичните иновации успешно допринесоха за икономическата ефективност на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 и за намаляването на емисиите на CO₂ в реални условия. Поради това посоченото условие следва да се запази и обхватът му следва да бъде разширен, за да се стимулират подобренията на ефективността в климатичните системи.

- (28) Следва обаче да се осигури баланс между стимулите за екологичните иновации и технологиите, за които ефектът на намаляване на емисиите е доказан по официалната процедура за изпитване. В резултат на това е уместно да има горна граница на намалението чрез екологични иновации, която производителят може да вземе под предвид за постигане на съответствие с целите. Комисията следва да има възможност да преразгледа стойността на тази горна граница, по-специално за да вземе предвид ефектите от промяната при официалната процедура за изпитване. Също така е целесъобразно да се уточни как следва да се изчисляват икономиите за постигане на съответствие с целите.
- (29) За намаляване на разхода на енергия и на емисиите на CO₂ на новите превозни средства е важно да се използват устойчиви леки компоненти. Тяхното по-нататъшно разработване и внедряване следва да подкрепя прехода към мобилност с нулеви и ниски емисии.
- (30) С Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ се създаде хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства, които попадат в приложното ѝ поле. 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.
- (31) За целите на одобрението на типа се прилагат специални изисквания за превозните средства със специално предназначение по смисъла на определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО и поради това те следва да се изключат от приложното поле на настоящия регламент.

¹ 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 (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

- (32) В случаите, в които единствено поради масата на системата за натрупване на енергия леките търговски превозни средства с нулеви емисии с базова маса над 2 610 kg или 2 840 kg не попадат в приложното поле на настоящия регламент, е целесъобразно да се позволи тези превозни средства да се считат за попадащи в приложното му поле.
- (33) Не е целесъобразно да се използва един и същ метод за определяне на целите за намаляване на емисиите за големите и малките производители, които се разглеждат като независими въз основа на критериите, установени в настоящия регламент. Тези малки производители следва да имат възможността да кандидатстват за алтернативни цели за намаляване на емисиите, свързани с технологичния потенциал на превозните средства на съответния производител да намаляват на специфичните емисии на CO₂ и съответстващи на характеристиките на съответните пазарни сегменти.
- (34) Предвид непропорционалното въздействие върху най-малките производители, произтичащо от необходимостта да се постигне съответствие с целите за специфични емисии, определени въз основа на полезността на превозното средство, голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогации и незначителните извлечени ползи по отношение на намаляването на емисиите на CO₂ от превозните средства, продадени от тези производители, целта за специфични емисии и таксата за извънредно количество емисии следва да не се прилагат по отношение на производителите, които отговарят за по-малко от 1000 нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани годишно в Съюза. Когато обаче производител, обхванат от изключение, въпреки това поиска и получи дерогация, целесъобразно е от този производител да се изисква да спазва целите съгласно тази дерогация.

- (35) С процедурата за предоставяне на дерогации от целта от 95 g CO₂/km за автомобилния парк на целия ЕС за тясноспециализираните производители на леки автомобили се гарантира, че усилията за намаляване на емисиите, които е необходимо да положат тясноспециализираните производители, са съпоставими с тези на големите производители по отношение на посочената цел. Уместно е и занапред за тези тясноспециализирани производители да се предвижда възможността за предоставяне на дерогация и от целите, приложими от 2025 г. до 2028 г.
- (36) При определянето на средните специфичните емисии на CO₂ за всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, за които производителите носят отговорност, следва да се вземат предвид всички леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства независимо от тяхната маса или други характеристики. Въпреки че в приложното поле на Регламент (ЕО) № 715/2007 не попадат леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства с базова маса над 2 610 kg и за които обхватът на одобрението на типа не е разширен съгласно член 2, параграф 2 от посочения регламент, емисиите за тези превозни средства следва да бъдат измервани съгласно процедурите за измерване, определени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, и по-специално процедурите, предвидени в Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията¹ и в Регламент (ЕС) 2017/1151, както и корелационните процедури, приети въз основа на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, и по-специално регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153. Получените стойности на емисиите на CO₂ следва да бъдат въведени в сертификата за съответствие на превозното средство, за да се позволи тяхното включване в схемата за мониторинг.

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).

- (37) Специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани леки търговски превозни средства следва да бъдат разпределени на производителя на базовото превозно средство.
- (38) Следва да се обърне внимание на специфичното положение на производителите на леки търговски превозни средства, които произвеждат некомплектовани превозни средства, чийто тип се одобрява на няколко етапа. Макар че тези производители са отговорни за постигане на целите за емисиите на CO₂, те следва да имат възможност да предвидят с разумна степен на вероятност емисиите на CO₂ на напълно комплектованите превозни средства. Комисията следва да гарантира, че тези техни нужди са съответно отразени в мерките по прилагането, приети съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007.
- (39) За да се осигури гъвкавост с оглед на изпълнението на целите им по настоящия регламент, производителите може да се споразумеят да се обединят в група на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Срокът на споразумението за създаване на група не следва да превишава пет години, но то следва да може да бъде подновявано. Когато производителите са обединени в група, следва да се счита, че те са постигнали целите си съгласно настоящия регламент, ако средните емисии на групата като цяло не превишават целта за специфични емисии на групата.
- (40) Възможността производителите да сформират групи доказва икономическата си ефективност като начин за постигане на съответствие с целите за емисиите на CO₂, по-специално като улеснява постигането на съответствието за тези производители, които произвеждат ограничена гама от превозни средства. За да се подобри неутралността по отношение на конкуренцията, Комисията следва да има правомощия да изясни условията, при които независимите производители могат да се обединят в група, за да могат да са в положение, равностойно на положението на свързаните предприятия.
- (41) Необходим е стабилен механизъм за осигуряване на съответствието, за да се гарантира постигането на целите съгласно настоящия регламент.

- (42) За постигането на намаленията на емисиите на CO₂, предвидени в настоящия регламент, също така е особено важно емисиите на превозните средства в експлоатация да съответстват на стойностите на CO₂, определени при одобрението на типа. Поради това следва да бъде възможно при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителя Комисията да вземе предвид всички системни несъответствия, установени от органите по одобряване на типа по отношение на емисиите на CO₂ на превозните средства в експлоатация.
- (43) Комисията следва да разполага с правомощия да създаде и прилага процедура за удостоверяване на съответствието между емисиите на CO₂ от превозни средства в експлоатация, определени съгласно WLTP, и стойностите на емисиите на CO₂, записани в сертификатите за съответствие. При разработването на тази процедура следва да се обърне особено внимание на установяването на методи, включително използването на данни от бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия, с цел откриване на стратегии, с помощта на които по време на процедурата за изпитване за одобрение на типа може изкуствено да се подобрят резултатите за емисиите на CO₂ на превозното средство. Когато в хода на тези проверки бъдат установени отклонения или стратегии, с които изкуствено се подобряват резултатите за емисиите на CO₂ на дадено превозно средство, тези констатации следва да се считат за достатъчно основание за съмнение, че съществува сериозен риск от неспазване на изискванията, определени в Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета¹ и Регламент (ЕО) № 715/2007, и въз основа на това държавите членки следва да вземат необходимите мерки съгласно глава XI от Регламент (ЕС) 2018/858.

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

- (44) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства се измерват на хармонизирана основа в Съюза в съответствие с WLTP. За да се намали във възможно най-голяма степен административната тежест, свързана с настоящия регламент, спазването на целите следва да се оценява на базата на данните за регистрацията на нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза, събрани от държавите членки и отчетени на Комисията. С цел да се осигури съгласуваността между данните, използвани за оценката на спазването на целите, правилата за тяхното събиране и отчитане следва да се хармонизират във възможно най-голяма степен. Поради това следва ясно да се посочат отговорността на компетентните органи за осигуряването на точни и пълни данни, както и необходимостта от ефективно сътрудничество между тези органи и Комисията по въпросите на качеството на данните.
- (45) Спазването от страна на производителите на целите, определени в настоящия регламент, следва да бъде оценявано на равнището на Съюза. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите по настоящия регламент, следва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Съюза. В своя преглед за 2023 г. Комисията следва да направи оценка на възможността за разпределяне на сумите от таксата за извънредно количество емисии в специален фонд или подходяща програма, които имат за цел да гарантират справедлив преход към мобилност с нулеви емисии и да подкрепи преквалификацията, повишаването на квалификацията и развитието на други умения на работниците в автомобилния сектор.
- (46) Като се отчитат целта на настоящия регламент и процедурите, установени с него, националните мерки, които държавите членки могат да поддържат или въведат в съответствие с член 193 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), не следва да налагат допълнителни или по-строги санкции на производителите, които не постигат определените им с настоящия регламент целите.

- (47) Настоящият регламент не засяга пълното прилагане на правилата на Съюза в областта на конкуренцията.
- (48) Ефективността на целите, определени в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO₂ в реални условия е тясно зависима от представителността в реални условия на официалната процедура за изпитване. В съответствие със становището на Механизма за научни становища, озаглавено „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO₂ от леките превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“ и препоръката на Европейския парламент от 4 април 2017 г. до Съвета и Комисията след проведеното от него проучване на измерванията на емисии в автомобилния сектор¹, следва да се въведе механизъм за оценка на представителността в реални условия на стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на енергия от превозните средства, определени в съответствие с WLTP. Най-надеждният начин за гарантиране на представителността на стойностите на одобрението на типа в реални условия е чрез използване на данни от бордовите устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия. Комисията следва да има правомощията да разработи нужните процедури за събиране и обработка на данните за разхода на гориво и енергия, необходими за извършване на такива оценки и да осигури публичен достъп до такива данни, като същевременно гарантира защитата на личните данни. Освен това, за да се гарантира наличието на данни за разхода на гориво и енергия от задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства и превозни средства, използващи с газови горива, включително водород, е целесъобразно работата по стандартизация на бордовите устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия на тези превозни средства да се осъществява незабавно като част от прилагането на Регламент (ЕС) 2017/1151.

¹ ОВ С 298, 23.8.2018 г., стр. 140.

- (49) Освен това Комисията следва да оцени доколко данните за разход на гориво и енергия могат да спомогнат да се гарантира, че емисиите на CO₂ на превозното средство, определени в съответствие с WLTP., продължават да бъдат представителни за емисиите в реални условия с течение на времето за всички производители и по-точно – доколко тези данни може да се използват за проследяване на разликата между емисиите на CO₂ в лабораторни и в реални условия и когато е необходимо – за предотвратяване на увеличаването на тази разлика.
- (50) Важно е да се направи оценка на равнището на Съюза на емисиите от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства през целия им жизнен цикъл. За тази цел не по-късно от 2023 г. Комисията следва да направи оценка на възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от тези превозни средства, пуснати на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията следва да приеме последващи мерки, включително, когато е целесъобразно, законодателни предложения.
- (51) През 2024 г. ще се направи преглед на напредъка по Регламент (ЕС) 2018/842 и Директива 2003/87/ЕО. Поради това е уместно през 2023 г. да се направи изчерпателна оценка на действието на настоящия регламент, за да има възможност за координирана и последователна оценка на мерките, прилагани съгласно тези актове. При прегледа през 2023 г. Комисията следва да определи и ясен път за по-нататъшното намаляване на емисиите на CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства за периода след 2030 г. с цел да се допринесе значително за постигането на дългосрочната цел на Парижкото споразумение. По целесъобразност докладът за този преглед следва да бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент.

- (52) За да се гарантират еднакви условия за прилагане на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка с: определянето на подробни условия за споразуменията за създаване на група; приемането на подробни правила относно процедурите за мониторинг и отчитане на данни за средните емисии и относно прилагането на приложения II и III; приемането на подробни правила относно процедурите за отчитане на отклоненията в емисиите на CO₂ на превозни средства в експлоатация, установени в резултат на проверки, и за вземането на тези отклонения предвид при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ за даден производител; определянето на средствата за събиране на таксите за извънредни количества емисии; публикуване на резултатите на производителите; приемане на подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативни технологии или на пакети от иновативни технологии; приемане на подробна процедура за събиране и обработка на параметрите, свързани с емисиите на CO₂ и разхода на гориво или енергия в реални условия от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства; определяне на процедурите за извършване на проверките на: i) стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво, записани в сертификатите за съответствие, съответстват на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на превозни средства в експлоатация, и ii) наличието на стратегии на борда или във връзка с включените в извадката превозни средства, с които изкуствено се подобряват резултатите на превозното средство по време на изпитванията за одобрение на типа; и определянето на корелационните параметри, необходими за отразяване на промените в регулаторната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (53) С цел да се изменят или допълват несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с: изменението на изискванията за данните и параметрите на данните, посочени в приложения II и III към настоящия регламент; определянето на правилата относно тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации за някои производители, съдържанието на заявленията за дерогация и съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂; изменението на част А от приложение I към настоящия регламент с цел да се определят формулите за изчисляване на целите съгласно дерогацията за тясноспециализираните производители; коригирането на горната граница за общия принос на иновационните технологии за намаляване на средните специфични емисии на CO₂ на даден производител, считано от 2025 г.; определянето на ръководните принципи и критерии за създаване на процедури за извършване на проверките; установяването на мерките за коригиране на стойностите на M₀ и TМ₀; и адаптиране на формулите за изчисляване на целите за специфичните емисии, така че да се отразява промяната в регулаторната процедура за изпитване. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹ По-специално, за да се гарантира равностойно участие в изготвянето на делегирани актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, а техните експерти имат системно достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, които се занимават с изготвянето на делегираните актове.

¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (54) Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 следва да бъдат отменени, считано от 1 януари 2020 г.
- (55) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно определяне на изискванията по отношение на обема на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, но по-скоро 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 тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1
Предмет и цели

1. С настоящия регламент се определят изискванията по отношение на обема на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства с цел да се допринесе за постигане на целта на Съюза за намаляване на емисиите му на парникови газове съгласно Регламент (ЕС) 2018/842 и за постигане на целите на Парижкото споразумение, както и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.
2. С действие от 1 януари 2020 г., с настоящия регламент се определят цел за автомобилния парк на целия ЕС от 95 g CO₂/km за средните емисии от нови леки пътнически автомобили и цел за автомобилния парк на целия ЕС от 147 g CO₂/km за средните емисии от нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, измервани до 31 декември 2020 г. съгласно Регламент (ЕО) № 692/2008 заедно с регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153, а от 1 януари 2021 г. — измервани съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151.
3. До 31 декември 2024 г. настоящият регламент ще се допълва с допълнителни мерки, съответстващи на намаление с 10 g CO₂/km като част от цялостния подход на Съюза, посочен в съобщението на Комисията от 7 февруари 2017 г., озаглавено „Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътническите леки автомобили и лекотоварните автомобили“.

4. От 1 януари 2025 г. се прилагат следните цели за автомобилния парк на целия ЕС:
- а) за средните емисии на парка от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 15% спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част А на приложение I;
 - б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 15% спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.1 от част Б на приложение I.
5. От 1 януари 2030 г. се прилагат следните цели за автомобилния парк на целия ЕС:
- а) за средните емисии на парка от нови леки пътнически автомобили се определя цел за автомобилния парк на целия ЕС, равна на намаление от 37,5% спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 от част А на приложение I;
 - б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на намаление от 31% спрямо целта за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 от част Б на приложение I.
6. От 1 януари 2025 г. се прилага целеви показател за превозни средства с нулеви и ниски емисии, който е равен на дял от 15% от съответния автомобилен парк от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, съгласно точка 6.3 съответно от част А и част Б на приложение I.

7. От 1 януари 2030 г. се прилагат следните целеви показатели за превозни средства с нулеви и ниски емисии, съгласно точка 6.3 съответно от част А и част Б на приложение I:
- а) целеви показател, който е равен на 35% от автомобилния парк от нови леки пътнически автомобили
 - б) целеви показател, който е равен на 30% от автомобилния парк от нови леки търговски превозни средства.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за следните моторни превозни средства:
- а) категория М₁ съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО („леки пътнически автомобили“), които са регистрирани за първи път в Съюза и които не са били регистрирани преди това извън него („нови леки пътнически автомобили“);

- б) категория N₁ съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова маса, която не превишава 2 610 kg, и 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 са регистрирани за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън него („нови леки търговски превозни средства“). За целите на настоящия регламент и без да се засягат Директива 2007/46/ЕО и Регламент (ЕО) № 715/2007, от 1 януари 2025 г. превозните средства с нулеви емисии от категория N с базова маса над 2 610 kg или 2 840 kg, в зависимост от случая, се считат за леки търговски превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, ако превишението на базовата маса се дължи единствено на масата на системата за натрупване на енергия.
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 превозните средства със специално предназначение съгласно определението в приложение II, част А, точка 5 от Директива 2007/46/ЕО.
4. Член 4, член 7, параграф 4, букви б) и в), член 8 и член 9, 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 1000 нови леки пътнически автомобили или по-малко от 1000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година, освен ако този производител поиска дерогация съгласно член 10 и тя му бъде предоставена.

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, средната стойност на специфичните емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили или всички нови леки търговски превозни средства, които той е произвел;
 - б) „сертификат за съответствие“ означава сертификатът за съответствие, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО;
 - в) „напълно комплектовано превозно средство“ означава леко търговско превозно средство, за което е издадено одобрение на типа след приключване на процедура на многостепенно одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО;

- г) „комплектовано превозно средство“ означава леко търговско превозно средство, което не се нуждае от пълно комплектоване, за да отговаря на съответните технически изисквания на Директива 2007/46/ЕО;
- д) „базово превозно средство“ означава леко търговско превозно средство, което се използва в началния стадий на процедура на 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 производството;
- ж) „маса в готовност за движение “ или „М“ означава масата на лекия пътнически автомобил или лекото търговско превозно средство заедно с каросерията в готовност за движение, така както е посочена в сертификата за съответствие и определена в приложение I, точка 2.6 от Директива 2007/46/ЕО;

- з) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите на CO₂ от лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и регламентите за неговото изпълнение и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие на превозното средство. За леките пътнически автомобили или леките търговски превозни средства, за които няма одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите на CO₂, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, и по-специално — до 31 декември 2020 г. — в съответствие с процедурата за измерване, определена в Регламент (ЕО) № 692/2008, а от 1 януари 2021 г. — в съответствие с процедурата за измерване, определена в Регламент (ЕС) 2017/1151, или в съответствие с приетите от Комисията процедури за определяне на емисиите на CO₂ от тези превозни средства;
- и) „отпечатък“ означава средната широчина на колеята, умножена по междуосовото разстояние, както е посочено в сертификата за съответствие и определено в приложение I, точки 2.1 и 2.3 от Директива 2007/46/ЕО;
- й) „цел за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, годишната цел, определена в съответствие с приложение I, или, когато на производителя е предоставена дерогация съгласно член 10, целите за специфични емисии, определени съгласно тази дерогация;
- к) „цел за автомобилния парк на целия ЕС“ означава средните емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили или всички нови търговски превозни средства, които трябва да бъдат постигнати в определен срок;

- л) „маса на изпитване“ или ТМ означава масата при изпитването на лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство, посочена в сертификата за съответствие и определена в точка 3.2.25 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151;
- м) „превозно средство с нулеви и ниски емисии“ означава лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство с емисии на отработилите газове от нула до 50 g CO₂/km, определени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151;
- н) „товароносимост“ означава разликата между технически допустимата максимална маса с товар 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) право да упражнява повече от половината от правата на глас; или
 - ii) право 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 имат правата, посочени в буква а), по отношение на производителя;

- в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено има правата, посочени в буква а);
- 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 правата, посочени в буква а);
- д) предприятия, в които правата, посочени в буква а), се притежават съвместно от производителя или едно или повече от свързаните с него предприятия, посочени в букви а) – г), и едно или повече трети лица.

Член 4

Цели за специфични емисии

1. Производителят гарантира, че средните специфични емисии на CO₂ не превишават следните цели за специфични емисии:
 - а) за календарната 2020 г. целта за специфични емисии, определена съгласно точки 1 и 2 от част А на приложение I за леките пътнически автомобили, или точки 1 и 2 от част Б на приложение I за леките търговски превозни средства, или когато на производителя е предоставена дерогация по член 10 — съгласно тази дерогация;

- б) за всяка календарна година от 2021 г. до 2024 г. целите за специфични емисии, определени съгласно точки 3 и 4 от част А или Б на приложение I според приложимото, или, когато на производителя е предоставена дерогация по член 10 — съгласно тази дерогация и точка 5 от част А или Б на приложение I;
 - в) за всяка календарна година, считано от 2025 г., целите за специфични емисии, определени съгласно точка 6.3 от част А или Б на приложение I, или, когато на производителя е предоставена дерогация по член 10 — съгласно тази дерогация.
2. В случая на леките търговски превозни средства, когато специфичните емисии на CO₂ на напълно комплектованото превозно средство не са известни, производителят на базовото превозно средство използва специфичните емисии на CO₂ на базовото превозно средство, за да определи средните специфични емисии на CO₂.
3. За определянето на средните специфични емисии на CO₂ на всеки производител се вземат предвид следните проценти от новите леки пътнически автомобили на всеки производител, регистрирани през съответната година:
- 95% през 2020 г.
 - 100% от 2021 г. нататък.

Член 5

Облекчения

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

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

за годината, през която е регистриран, в периода 2020 – 2022 г., при горна граница от 7,5 g CO₂/km за този период за всеки производител съгласно изчисленията в съответствие с член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153.

Член 6

Групиране

1. Производителите, с изключение на тези, на които е била предоставена дерогация съгласно член 10, могат да създадат група с цел изпълнение на задълженията си 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 таксата за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 8;
 - в) доказателства, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б);
 - г) категорията превозни средства, регистрирани като M_1 или N_1 , за които се прилага групирането.
3. Комисията уведомява производителите, когато предложеният ръководител на групата не изпълни изискването за плащане на таксата за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 8.
4. Производителите, включени в групата, уведомяват съвместно Комисията за смяната на ръководителя на групата или за промените във финансовото му положение, доколкото това може да окаже влияние върху способността му да изпълнява изискването за плащане на таксата за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 8, както 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 допускат 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 в областта на конкуренцията по отношение на тези 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 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 от настоящия член, производителите в група, за която е на Комисията е предоставена информация, се считат за един производител за целите на изпълнението на задълженията им по член 4. В централния регистър, посочен в член 7, параграф 4, ще се вписват, отчитат и предоставят данни за мониторинга и отчитането във връзка с отделни производители, както и във връзка с групи от производители.
8. Комисията може да определя чрез актове за изпълнение подробните условия, които се прилагат за споразуменията за създаване на групи, сключени съгласно параграф 5 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

Член 7

Мониторинг и отчитане на средните емисии

1. За всяка календарна година всяка държава членка отчита данните, посочени в част А от приложения II и III от настоящия регламент, за всеки нов лек пътнически автомобил и всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирани на нейната територия. Тези данни се предоставят на производителите и на определените от тях вносители или представители във всяка държава членка. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин. Всяка държава членка гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от леките пътнически автомобили, за които не е издадено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, се измерват и отразяват в сертификата за съответствие.
2. До 28 февруари всяка година всяка държава членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в части А от приложения II и III за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с формата, посочен в приложение II, част Б и приложение III, част В.
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 до 30 юни на всяка година прави предварителни изчисления за всеки производител за:
 - а) средните специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година;

- б) целта за специфични емисии през предходната календарна година;
- 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 предварителните си изчисления, отнасящи се до него. Уведомлението включва данни за всяка държава членка относно броя на новите регистрирани леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства и техните специфични емисии на CO₂.

Регистърът е публичен.

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

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

- 6. Държавите членки определят компетентен орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент и уведомяват Комисията за определения компетентен орган.

Определените компетентни органи гарантират точността и пълнотата на данните, предавани на Комисията, и осигуряват звено за контакт, което е на разположение за бърза реакция на запитвания от страна на Комисията във връзка с отстраняването на грешките и пропуските в предадените набори от данни.

7. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни правила относно процедурите за мониторинг и отчитане на данни съгласно параграфи 1 – 6 от настоящия член и относно прилагането на приложения II и III. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.
8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 за изменение на изискванията за данните и параметрите на данните, посочени в приложения II и III.
9. Органите по одобряване на типа незабавно отчитат на Комисията отклоненията в емисиите на CO₂ на превозни средства в експлоатация в сравнение със специфичните емисии на CO₂, посочени в сертификатите за съответствие, които са установили в резултат на проверките, извършвани съгласно член 13.

Комисията взема предвид тези отклонения за целите на изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителя.

Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни правила относно процедурите за отчитане на тези отклонения и за вземането им предвид при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

10. Не по-късно от 2023 г. Комисията прави оценка на възможността за разработване на обща методика на Съюза за оценяването и последователното отчитане на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, през целия им жизнен цикъл. Комисията представя тази оценка на Европейския парламент и на Съвета, като включва по целесъобразност и предложения за последващи действия, като например законодателни предложения.
11. Държавите членки събират и отчитат данни в съответствие с настоящия член и за регистрацията на превозни средства от категории M₂ и N₂, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова 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 8

Такса за извънредно количество емисии

1. По отношение на всяка календарна година Комисията налага такса за извънредно количество емисии на производителя или, ако това е приложимо — на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат целта му за специфични емисии.
2. Таксата за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчислява, като се използва следната формула:

(извънредно количество емисии × 95 EUR) × брой новорегистрирани 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 11 – превишават целта му за специфични емисии през календарната година или през част от календарната година, за която се прилага задължението по член 4, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; и
 - „брой новорегистрирани превозни средства“ означава броят на новите леки пътнически автомобили или новите леки търговски превозни средства, преброени отделно, произведени от производителя, които са регистрирани през този период в съответствие с критериите за поетапно въвеждане, определени в член 4, параграф 3.
3. Комисията определя чрез актове за изпълнение средствата за събиране на таксите за извънредни количества емисии, наложени съгласно параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.
4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Съюза.

Член 9

Публикуване на резултатите на производителите

1. До 31 октомври всяка година Комисията публикува чрез актове за изпълнение списък, в който се посочват:
 - а) за всеки производител, неговата цел за специфични емисии през предходната календарна година;
 - б) за всеки производител, неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година;
 - в) разликата между средните специфични емисии на CO₂ на производителя през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година;
 - г) средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година;
 - д) средната маса в готовност за движение за всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година до 31 декември 2020 г.;
 - е) средната маса при изпитване на всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през предходната календарна година.
2. В списъка, който се публикува съгласно параграф 1 от настоящия член, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.

3. С оглед на публикуването до 31 октомври 2022 г. в списъка съгласно параграф 1 от настоящия член се посочва и следното:
- а) целите за 2025 и 2030 г. за автомобилния парк на целия ЕС, предвидени съответно в член 1, параграфи 4 и 5, изчислени от Комисията в съответствие с точки 6.1.1 и 6.1.2 от части А и Б от приложение I;
 - б) стойностите за a_{2021} , a_{2025} и a_{2030} , изчислени от Комисията в съответствие с точка 6.2 от части А и Б от приложение I.

Член 10

Дерогации за определени производители

1. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде подадено от производител на по-малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили или 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 общо за по-малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили или 22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза за календарна година; или
 - в) е член на група свързани производители, но поддържа 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, който подлежи на подновяване. Заявлението се подава до Комисията и включва:
- а) наименование и лице за контакти на производителя;
 - б) доказателства, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията съгласно параграф 1;
 - в) подробни данни за леките пътнически автомобили или леките търговски превозни средства, които той произвежда, включително масата при изпитване и специфичните емисии на CO₂ на тези леки пътнически автомобили или 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 произведени лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство.
3. Комисията предоставя дерогация на производителя, когато счита, че той 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 съобразена с особеностите на пазара за типа произведени лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство,.
- Заявлението се подава най-късно до 31 октомври на първата година, за която ще се прилага дерогацията.

4. Заявление за дерогация от целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, част А, точки 1 – 4 и 6.3, може да бъде подадено от производител, който заедно с всички свои свързани предприятия отговаря за от 10 000 до 300 0000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза за календарна година.

Заявлението може да бъде подадено от производителя за самия него или за него и което и да било от свързаните с него предприятия. Заявлението се подава до Комисията и включва:

- а) цялата информация, посочена в параграф 2, букви а) и в), включително, когато е приложимо, информация за свързани предприятия;
- б) по отношение на заявленията по приложение I, част А, точки 1 – 4, цел, изразяваща се в 45-процентно намаление на средните специфични емисии на CO₂ през 2007 г. или, когато се подава едно заявление за няколко свързани предприятия – 45-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO₂ на тези предприятия през 2007 г.;
- в) по отношение на заявленията по приложение I, част А, точка 6.3 от настоящия регламент, цел, приложима през календарните 2025 – 2028 г., която представлява намалението, посочено в член 1, параграф 4, буква а) от настоящия регламент, спрямо целта, изчислена в съответствие с буква б) от настоящия параграф, като се вземат предвид емисиите на CO₂, измерени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151.

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

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

5. Производител, който е получил дерогация съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху изпълнението на условията за предоставяне на дерогация.
6. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 5 или по друг начин, че даден производител вече не отговаря на условията за предоставяне на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари на следващата календарна година, като уведомява производителя за това.
7. Когато производителят не изпълни целта за специфични емисии, Комисията налага на производителя такса за извънредно количество емисии, както е предвидено в член 8.
8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17, с които се установяват правила, допълващи параграфи 1—7 от настоящия член, относно тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, съдържанието на заявленията, както и съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂.

На Комисията се предоставя и правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на част А от приложение I с оглед на определянето на формулите за изчисляване на целите съгласно дерогацията, посочена в параграф 4, втора алинея, буква в) от настоящия член.

9. При спазване на Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета¹ се осигурява публичен достъп до заявленията за дерогация, включително информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 5, решенията за отмяна по параграф 6 от настоящия член, решенията за налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 7 и мерките, приети съгласно параграф 8

Член 11

Екологични иновации

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

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

¹ 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 (ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43).

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

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на настоящия регламент с цел коригиране на горната граница, посочена в трета алинея от настоящия параграф, считано от 2025 г. нататък, за да се вземе предвид технологичното развитие, като същевременно се гарантира балансирано съотношение на равнището на тази горна граница спрямо средните специфични емисии на CO₂ на производителите.

2. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за процедурата за одобряване на иновативните технологии или на пакетите от иновативни технологии по параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2. Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за иновативните технологии:
 - а) намалението на емисиите на CO₂, постигнато чрез използването на иновативни технологии, трябва да се дължи на доставчика или производителя;
 - б) иновативните технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на емисиите на CO₂;
 - в) иновативните технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO₂ при стандартния цикъл на изпитване;

г) спрямо иновативните технологии:

- i) не трябва да се прилагат императивни разпоредби в резултат от приемането на допълнителните мерки, съответстващи на намалението от 10 g CO₂/km, посочени в член 1, параграф 3; или
- ii) не трябва да са задължителни съгласно други разпоредби на правото на Съюза.

Считано от 1 януари 2025 г., критерият, посочен в буква г), подточка i), няма да се прилага към подобренията на ефективността на климатичните системи.

3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряване на дадена марка като иновативна технология или пакет от иновативни технологии, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим сертифициран орган. При възможно взаимодействие между тази марка и друга вече одобрена иновативна технология или пакет от иновативни технологии в този доклад се посочва това взаимодействие, а докладът от проверката съдържа оценка на степента, в която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.
4. Комисията удостоверява постигнатото намаление въз основа на критериите, посочени в параграф 2.

Член 12

Емисии на CO₂ и разход на гориво или енергия в реални условия

1. Комисията извършва мониторинг и оценка на представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво или енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕС) № 715/2007.

Освен това Комисията редовно събира данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво или енергия в реални условия от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които използват бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия, като събирането на данни започва с новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г.

Комисията гарантира предоставянето на информация на обществеността относно това как на представителността на стойностите в реални условия се променя във времето.

2. За целта, определена в параграф 1, Комисията гарантира, че от 1 януари 2021 г. тя получава редовно от производителите, националните органи или чрез пряко предаване на данни от превозните средства следните параметри, свързани с емисиите на CO₂ и с разхода на гориво или енергия от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства в реални условия:

- а) идентификационен номер на превозното средство;
- б) разход на гориво и/или на електроенергия;
- в) общо изминато разстояние;

- г) за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане – разходът на гориво и електроенергия и изминатото разстояние, разпределени в различните режими на движение;
- д) други параметри, необходими за да се гарантира, че задълженията, посочени в параграф 1, могат да бъдат изпълнени.

Комисията обработва данните, получени съгласно първа алинея, за да създаде анонимни и обобщени набори от данни, включително по производител, за целите на параграф 1. Идентификационните номера на превозните средства се използват само за целите на обработка на тези данни и не се съхраняват по-дълго, отколкото е необходимо за това.

- 3. За да се предотврати увеличаването на разликата с емисиите в реални условия, не по-късно от 1 юни 2023 г. Комисията оценява как могат да се използват данните за разхода на гориво и енергия, за да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво или енергия на превозните средства, определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, продължават да бъдат представителни за емисиите в реални условия с течение на времето за всеки производител.

Комисията ежегодно наблюдава и отчита как се развива разликата, посочена в първа алинея, през периода 2021—2026 г. и с цел да се предотврати увеличаването на тази разлика, оценява през 2027 г. осъществимостта на механизъм за коригиране на средните специфични емисии на CO₂ на производителя от 2030 г. и ако е целесъобразно, представя законодателно предложение за въвеждане на такъв механизъм.

4. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробната процедура за събиране и обработка на данните, посочени в параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

Член 13

Проверка на емисиите на CO₂ от превозни средства в експлоатация

1. Производителите гарантират, че стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разход на гориво, вписани в сертификатите за съответствие, отговарят на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво от превозни средства в експлоатация, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151.
2. След влизането в сила на процедурите, посочени в параграф 4, първа алинея, въз основа на подходящи и представителни образци от превозните средства органите по одобряване на типа проверяват за фамилията превозни средства, за чието одобрение на типа отговарят, дали стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво, вписани в сертификатите за съответствие, отговарят на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво от превозни средства в експлоатация, определени в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151, като вземат предвид, *inter alia*, наличните данни от бордовите устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия.

Органите по одобряване на типа проверяват и наличието на каквито и да е стратегии на борда или по отношение на включените в извадката превозни средства, с които изкуствено се подобряват резултатите на превозното средство по време на изпитванията за целите на одобряването на типа, като, *inter alia*, използват данни от бордовите устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия.

3. Когато в резултат на проверките, извършени съгласно параграф 2, се установи липса на съответствие на стойностите на емисиите на CO₂ и стойностите на разхода на гориво или наличие на стратегии за изкуствено подобряване на резултатите на превозното средство, в допълнение към предприемането на необходимите мерки, посочени в глава XI от Регламент (ЕС) 2018/858, компетентният орган по одобряване на типа гарантира коригирането на сертификатите за съответствие.
4. Комисията определя чрез актове за изпълнение процедурите за извършване на проверките, посочени в параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

На Комисията се предоставя правомощието, преди да приеме актовете за изпълнение, посочени в първа алинея от настоящия параграф, да приеме делегиран акт в съответствие с член 17 с цел допълване на настоящия регламент, с който определя ръководните принципи и критерии за създаване на процедурите, посочени в първа алинея от настоящия параграф.

Член 14

Коригиране на стойностите на M_0 и TM_0

1. Стойностите на M_0 и TM_0 , посочени в части А и Б от приложение I, се коригират както следва:
 - а) до 31 октомври 2020 г. стойността на M_0 в приложение I, част А, точка 4 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на всички нови леки пътнически автомобили, регистрирани през 2017, 2018 и 2019 г. Новата стойност на M_0 се прилага от 1 януари 2022 г. до 31 декември 2024 г.;

- б) до 31 октомври 2022 г. стойността на M_0 в приложение I, част Б, точка 4 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2019, 2020 и 2021 г. Новата стойност на M_0 се прилага през 2024 г.;
 - в) до 31 октомври 2022 г. примерната стойност на TM_0 за 2025 г. се определя като съответната средна маса на изпитване на всички нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г.;
 - г) до 31 октомври 2024 г. и на всеки две години след това стойностите на TM_0 в точка 6.2. в част А и част Б от приложение I, се коригират в зависимост от съответната средна маса на изпитване на новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, регистрирани през предходните две календарни години, като се започне от 2022 и 2023 г. Нови стойности на TM_0 се прилагат от 1 януари на календарната година, следваща датата на корекцията.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент, с които установяват мерките, посочени в параграф 1 от настоящия член.

Член 15

Преглед и доклад

1. През 2023 г. Комисията прави обстоен преглед на действието на настоящия регламент и представя доклад на Европейския парламент и до Съвета с резултатите от прегледа.

2. В доклада, посочен в параграф 1, Комисията разглежда, *inter alia*: представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво или енергия в реални условия, определени съгласно Регламент (ЕС) № 715/2007; навлизането въвеждането на превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара на Съюза, по-специално във връзка с леките търговски превозни средства; разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, докладвано по Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹, включително нейното финансиране; потенциалния принос, който използването на синтетични и алтернативни горива от ново поколение, произведени с енергия от възобновяеми източници, може да има за намаляването на емисиите; действително наблюдаваното намаляване на емисиите на CO₂ на равнището на съществуващия автомобилен парк; действието на насърчителния механизъм за въвеждане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии; потенциалните последици от преходната мярка, посочена в приложение I, част А, точка 6.3; въздействието на настоящия регламент върху потребителите, особено върху хората с ниски и средни доходи; както и въпроси, свързани с по-нататъшното улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и финансово достъпна мобилност в Съюза.

В посочения доклад Комисията определя и ясен път за по-нататъшното намаляване на емисиите на CO₂ за леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства за периода след 2030 г. с цел да се допринесе значително за постигането на дългосрочната цел на Парижкото споразумение.

¹ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

3. Когато е целесъобразно, посоченият в параграф 2 доклад се придружава от предложение за изменение на настоящия регламент, по-специално за евентуалното преразглеждане на целите за автомобилния парк на целия ЕС за 2030 г. във връзка с елементите, изброени в параграф 2, и за въвеждането на обвързващи цели за намаляване на емисиите за 2035 г. и за периода след 2040 г. за леките пътнически автомобили и за леките търговски превозни средства, за да се гарантира своевременното преобразуване на транспортния сектор в посока към нетни нулеви емисии в съответствие с целите на Парижкото споразумение.
4. Като част от прегледа, посочен в параграф 1 от настоящия член, Комисията извършва оценка на осъществимостта на разработването на процедури за изпитване на емисии в реални условия с използване на преносими системи за измерване на емисиите. Комисията взема предвид тази оценка, както и оценките, извършени съгласно член 12 от настоящия регламент, и може по целесъобразност да преразгледа процедурите за измерване на емисиите на CO₂, посочени в Регламент (ЕО) № 715/2007. По-конкретно Комисията представя подходящи предложения за адаптиране на тези процедури, така че да отразяват адекватно емисиите на CO₂ на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства в реални условия.
5. Като част от прегледа, посочен в параграф 1 от настоящия член, Комисията извършва оценка на възможността приходите от таксите за извънредно количество емисии да бъдат прехвърлени към специален фонд или съответна програма, с цел да се гарантира справедлив преход към неутрална по отношение на климата икономика, както е посочено в член 4.1 от Парижкото споразумение, и по-специално да се подкрепи преквалификацията, повишаването на квалификацията и развитието на други умения и преразпределението на работниците в автомобилния сектор във всички засегнати държави членки, по-специално в регионите и общностите, засегнати в най-голяма степен от този преход. Ако е целесъобразно, Комисията прави законодателно предложение в този смисъл най-късно до 2027 г.

6. До 31 декември 2019 г. Комисията преразглежда Директива 1999/94/ЕО, като има предвид необходимостта да се предостави на потребителите точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво, емисиите на CO₂ и замърсителите на въздуха от новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара, и прави оценка на възможностите за въвеждане на етикет за разхода на гориво и за емисиите на CO₂ за новите леки търговски превозни средства. Когато е целесъобразно, прегледът се придружава от законодателно предложение.
7. Комисията определя чрез актове за изпълнение корелационните параметри, необходими за отразяване на промени в регулаторната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, посочена в регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 692/2008 и когато е приложимо – в Регламент (ЕС) 2017/1151. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2 от настоящия регламент.
8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 17 за изменение на регламента, с които се адаптират формулите, посочени в приложение I, като се използва методиката, приета съгласно параграф 7 от настоящия член, и същевременно се гарантира, че при старите и новите процедури за изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

Член 16
Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по изменението на климата, посочен в член 44, параграф 1, точка а) от Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета¹. Този 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.
3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 17
Упражняване на делегирането

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

¹ Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата, за изменение на регламенти (ЕО) № 663/2009 и (ЕО) № 715/2009 на Европейския парламент и на Съвета, директиви 94/22/ЕО, 98/70/ЕО, 2009/31/ЕО, 2009/73/ЕО, 2010/31/ЕС, 2012/27/ЕС и 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2009/119/ЕО и (ЕС) 2015/652 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 1).

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 7, параграф 8, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграф 8 се предоставя на Комисията за срок от шест години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на шестгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 7, параграф 8, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграф 8 може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за него.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 7, параграф 8, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 4, член 14, параграф 2 и член 15, параграф 8 влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 18

Отмяна

Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 се отменят, считано от 1 януари 2020 г.

Позоваванията на отменените регламенти се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение V.

Член 19

Влизане в сила

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

Прилага от 1 януари 2020 г.

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

Съставено в Страсбург

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЧАСТ А.

ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА ЛЕКИ ПЪТНИЧЕСКИ АВТОМОБИЛИ

1. За календарната 2020 година за всеки нов лек пътнически автомобил специфичните емисии на CO₂ се определят в съответствие със следната формула за целите на изчисленията в настоящата точка и в точка 2:

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

където:

M	=	масата в готовност за движение на превозното средство в килограми (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Целта за специфични емисии за даден производител през 2020 година се изчислява, като се осреднят специфичните емисии на CO₂, определени в съответствие с точка 1, от всеки произведен от него нов лек пътнически автомобил, регистриран през същата календарна година.

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

$$\text{Еталонна цел за специфични емисии по WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	са средните специфични емисии на CO_2 през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 и изчислени в съответствие с член 4, параграф 3, второ тире от настоящия регламент, без да се включва намалението на емисиите на CO_2 вследствие на прилагането на членове 5 и 11 от настоящия регламент;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	са средните специфични емисии на CO_2 през 2020 г., определени в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 и изчислени в съответствие с член 4, параграф 3, второ тире от настоящия регламент, без да се включва намалението на емисиите на CO_2 вследствие на прилагането на членове 5 и 11 от настоящия регламент;
$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$	е целта за специфични емисии за 2020 г., изчислена в съответствие с точки 1 и 2.

4. За календарните години 2021 – 2024 г., целта за специфичните емисии за даден производител се изчислява, както следва:

$$\text{Цел за специфични емисии} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	е еталонната цел за специфични емисии по WLTP за 2021 г., изчислена в съответствие с точка 3;
a	е 0,0333;
$M_{\emptyset}$	е средната стойност на масата в готовност за движение (M) на новите леки пътнически автомобили на производителя, регистрирани през съответната целева година, в килограми (kg);
M_0	е 1 379,88 за 2021 г. и съгласно определеното в член 14, параграф 1, буква а), за годините 2022, 2023 и 2024;
$M_{\emptyset 2020}$	е средната стойност на масата в готовност за движение (M) на новите леки пътнически автомобили на производителя, регистрирани през 2020 г., в килограми (kg);
$M_{0,2020}$	е 1 379,88.

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

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ е $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ съгласно определеното в точка 3;
 $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ е $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ съгласно определеното в точка 3;
 $\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ е целта за 2021 г. съгласно дерогацията, предоставена от Комисията съгласно член 10.

6. Считано от 1 януари 2025 г., целите за автомобилния парк на целия ЕС и целта за специфичните емисии за даден производител се изчисляват, както следва:

6.0. Цел за автомобилния парк на целия ЕС₂₀₂₁

Целта за автомобилния парк на целия ЕС₂₀₂₁ е средната стойност на референтните стойности за 2021 г., определени за всеки отделен производител, за който се прилага цел за специфични емисии в съответствие с точка 4, претеглена спрямо броя на новите леки пътнически автомобили, регистрирани през 2021 г.

Референтната стойност за 2021 г. се определя за всеки производител, както следва:

$$\text{reference} - \text{value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$	е средната стойност, за всеки отделен производител, на измерените комбинирани емисии на CO_2 на всеки отделен нов лек пътнически автомобил, регистриран през 2020 г., определени и отчетени в съответствие с член 7а от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153;
$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$	е 95 g/km;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	е съгласно определеното в точка 3;
$M_{\emptyset 2021}$	е средната стойност на масата в готовност за движение на новите леки пътнически автомобили на производителя, регистрирани през 2021 г., в килограми (kg);
$M_{0, 2021}$	е средната маса в готовност за движение в килограми (kg) от всички нови леки пътнически автомобили на тези производители, регистрирани през 2021 г., за които се прилага цел за специфични емисии в съответствие с точка 4;
a	е съгласно определеното в точка 4.

6.1. Цели за автомобилния парк на целия ЕС за 2025 и 2030 г.

6.1.1. Цел за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) за периода 2025 – 2029 г.

$$\text{EU fleet-wide target}_{2025} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2025})$$

където:

$\text{EU fleet-wide target}_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.0;

$\text{reduction factor}_{2025}$ е намалението, определено в член 1, параграф 4, буква а).

6.1.2. Цел за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) от 2030 г. нататък

$$\text{EU fleet-wide target}_{2030} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2030})$$

където:

$\text{EU fleet-wide target}_{2021}$ е съгласно определеното в точка 6.0;

$\text{reduction factor}_{2030}$ е намалението, определено в член 1, параграф 5, буква а).

6.2. Еталонни цели за специфични емисии от 2025 г. нататък

6.2.1. Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;

a_{2025}

$$e \frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2025}}{Average\ emissions_{2021}}$$

където:

a_{2021}

е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към масата на изпитване (независима променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран през 2021 г.;

$average\ emissions_{2021}$

е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички нови леки пътнически автомобили, регистрирани през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4;

TM

е средната маса на изпитване в килограми (kg) на всички нови леки пътнически автомобили на производителя, регистрирани през съответната календарна година;

TM₀

е стойността, определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г).

6.2.2. Еталонни цели за специфични емисии от 2030 г. нататък

Еталонна цел за специфичните емисии = $EU\ fleet-wide\ target_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU\ fleet-wide\ target_{2030}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

a_{2030}

$$e \frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet-wide\ target_{2030}}{Average\ emissions_{2021}}$$

където:

a_{2021} е съгласно определено в точка 6.2.1;

$average\ emissions_{2021}$ е съгласно определено в точка 6.2.1;

TM е съгласно определено в точка 6.2.1;

TM_0 е както е определено в точка 6.2.1.

6.3. Цел за специфичните емисии от 2025 г. нататък

Цел за специфичните емисии = еталонна цел за специфичните емисии · ZLEV
коэффициент

където:

Еталонна цел за специфичните емисии (specific emissions reference target)	е еталонната цел за специфичните емисии на CO ₂ , определена в съответствие с точка 6.2.1 за периода 2025 – 029 г. и точка 6.2.2 за периода от 2030 г. нататък;
ZLEV коэффициент	е (1+y-x) освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, като в тези случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0;

където:

у е делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на нови леки пътнически автомобили, изчислен като общия брой на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всеки от тях се брои като ZLEV_{specific} в съответствие със следната формула, разделен на общия брой на нови леките пътнически автомобили, регистрирани през съответната календарна година:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

За новите леки пътнически автомобили, регистрирани в държавите членки с дял на превозните средства с нулеви и ниски емисии в техния автомобилен парк под 60% от средната стойност за Съюза през 2017 г.¹ и с по-малко от 1 000 нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, регистрирани през 2017 г., $ZLEV_{specific}$ се изчислява, до 2030 г. включително, в съответствие със следната формула:

$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Когато делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк на дадена държава членка от нови леки пътнически автомобили, регистрирани в рамките на година между 2025 и 2030 г., надхвърля 5%, тази държава членка не отговаря на критериите за прилагане на коефициента 1,85 през следващите години;

х е 15% за годините от 2025 до 2029 и 35% от 2030 г. нататък.

¹ Делът на превозните средства с нулеви и ниски емисии в автомобилния парк с нови леки пътнически автомобили в държава членка през 2017 г. се изчислява, като общият брой нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, регистрирани през 2017 г., се разделя на общия брой нови леки пътнически автомобили, регистрирани през същата година.

ЧАСТ Б.

ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ ЗА ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1. За календарната 2020 г. специфичните емисии на CO₂ за всяко ново леко търговско превозно средство се определят в съответствие със следната формула за целите на изчисленията в настоящата точка и в точка в:

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

където:

M = масата в готовност за движение на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Целта за специфичните емисии за даден производител през 2020 година се изчислява като средната стойност на специфичните емисии на CO₂, определени в съответствие с точка 1, от всяко произведено от него ново леко търговско превозно средство, регистрирано през същата календарна година.

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

$$\text{Еталонна цел за специфичните емисии по WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	са средните специфични емисии на CO_2 през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, без да се включва намалението на емисиите на CO_2 вследствие на прилагането на член 11 от настоящия регламент;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	са средните специфични емисии на CO_2 през 2020 г., определени в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152, без да се включва намалението на емисиите на CO_2 вследствие на прилагането на член 11 от настоящия регламент;
$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$	е целта за специфични емисии за 2020 г., изчислена в съответствие с точки 1 и 2.

4. За календарните години 2021 – 2024 г. целта за специфичните емисии за даден производител се изчислява, както следва:

$$\text{Цел за специфични емисии} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	е еталонната цел за специфични емисии по WLTP за 2021 г., изчислена в съответствие с точка 3;
a	е 0,096;
M_{θ}	е средната стойност на масата в готовност за движение (М) на новите леки търговски превозни средства на производителя, регистрирани в съответната целева година, в килограми (kg);
M_0	е 1766,4 за 2020 г.; за годините 2021, 2022 и 2023 – стойността, приета в съответствие с член 13, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 510/2011; за 2024 г. – стойността, приета в съответствие с член 14, параграф 1, буква б) от настоящия регламент;
$M_{\theta 2020}$	е средната стойност на масата в готовност за движение (М) на новите леки търговски превозни средства на производителя, регистрирани през 2020 г., в килограми (kg);
$M_{0,2020}$	е 1766.4.

5. За производител, на когото е предоставена дерогация от целта за специфични емисии по NEDC през 2021 г., целта на базата на WLTP съгласно дерогацията се изчислява, както следва:

$$\text{Цел съгласно дерогацията}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ е $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ съгласно определеното в точка 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ е $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ съгласно определеното в точка 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ е целта за 2021 г. съгласно дерогацията, предоставена от Комисията съгласно член 10.

6. Считано от 1 януари 2025 г., целите за автомобилния парк на целия ЕС и целта за специфичните емисии за даден производител се изчисляват, както следва:

6.0. Цел за автомобилния парк на целия ЕС за 2021 г.

Целта за автомобилния парк на целия ЕС₂₀₂₁ е средната стойност на референтните стойности за 2021 г., определени за всеки отделен производител, за който се прилага цел за специфични емисии в съответствие с точка 4, претеглена спрямо броя нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г.

Референтната стойност за 2021 г. се определя за всеки производител, както следва:

$$\text{reference – value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$	е средната стойност, за всеки отделен производител, на измерените комбинирани емисии на CO ₂ на всяко отделно ново леко търговско превозно средство, регистрирано през 2020 г., определени и отчетени в съответствие с член 7а от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152;
$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$	е 147 g/km;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	е съгласно определеното в точка 3;
$M_{\emptyset 2021}$	е средната стойност на масата в готовност за движение на новите леки търговски превозни средства на производителя, регистриран през 2021 г., в килограми (kg);
$M_{0, 2021}$	е средната маса в готовност за движение. в килограми (kg) от всички нови леки търговски превозни средства на тези производители, регистрирани през 2021 г., за които се прилага цел за специфични емисии в съответствие с точка 4;
a	е съгласно определеното в точка 4.

6.1. Цели за автомобилния парк на целия ЕС за 2025 и 2030 г.

6.1.1. Цел за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) за периода 2025 – 2029 г.

$$\text{EU fleet-wide target}_{2025} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2025})$$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.0;

reduction factor₂₀₂₅ е намалението, посочено в член 1, параграф 4, буква б).

6.1.2. Цел за автомобилния парк на целия ЕС (EU fleet-wide target) от 2030 г. нататък

$$\text{EU fleet-wide target}_{2030} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2030})$$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₁ е съгласно определеното в точка 6.0;

reduction factor₂₀₃₀ е намалението, посочено в член 1, параграф 5, буква б).

6.2. Цели за специфичните емисии от 2025 г. нататък

6.2.1. Еталонни цели за специфични емисии за периода от 2025 г. до 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = $EU \text{ fleet-wide target}_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2025}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1;

α е a_{2025} , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM_0 , определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г), или a_{2021} , когато средната маса на изпитване новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 , определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г),

където:

a_{2025}

$$e \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

a_{2021}

е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към маса на изпитване (независима променлива) и специфичните емисии на CO_2 (зависима променлива) на всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано през 2021 г.

$average \text{ emissions}_{2021}$

е средната стойност за специфичните емисии на CO_2 на всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани през 2021 г., на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4;

TM

е средната маса на изпитване в килограми (kg) на всички нови леки търговски превозни средства на производителя, регистрирани през съответната календарна година;

TM_0

е стойността, определена в съответствие с член 14, параграф 1, буква г).

6.2.2. Еталонни цели за специфични емисии от 2030 г. нататък

Еталонна цел за специфични емисии = $EU \text{ fleet-wide target}_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

където:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2030}$ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2;

α е a_{2030} , когато средната маса на изпитване на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-малка или равна на стойността TM_0 , определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г), или a_{2021} , когато средната изпитвателна маса на новите леки търговски превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 , определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г);

където:

a_{2030} е $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} съгласно определеното в точка 6.2.1;

$average \text{ emissions}_{2021}$ съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM съгласно определеното в точка 6.2.1;

TM_0 съгласно определеното в точка 6.2.1.

6.3. Цел за специфичните емисии от 2025 г. нататък

6.3.1. Еталонни цели за специфични емисии за периода 2025 – 2029 г.

Еталонна цел за специфични емисии = (еталонна цел за специфични емисии – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₂₅)) ZLEV коефициент

където:

еталонна цел за специфични емисии (specific emissions reference target)

е еталонната цел за специфични емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$

е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфичните емисии, определени в съответствие с точка 6.2.1;

ZLEV коефициент

е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, като в тези случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0;

където:

у е делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на нови леки търговски превозни средства, който се изчислява като общия брой на нови превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всяко от тях се брои за $ZLEV_{\text{specific}}$ съгласно формулата по-долу, разделен на общия брой нови леки търговски превозни средства, регистрирани през съответната календарна година

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

х е 15%.

6.3.2. Еталонни цели за специфични емисии от 2030 г. нататък

Цел за специфични емисии = (еталонна цел за специфични емисии – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₃₀)) ZLEV коефициент

където:

еталонна цел за специфични емисии (specific emissions reference target)	е еталонната цел за специфични емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.2;
$\emptyset_{\text{targets}}$	е претеглената спрямо броя на новите леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфични емисии, определени в съответствие с точка 6.2.2;
ZLEV factor	е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, като в тези случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0;

където:

у е делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на новите леки търговски превозни средства, който се изчислява като общия брой на новите превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всяко от тях се брои за $ZLEV_{\text{specific}}$ съгласно следната формула, разделен на общия брой нови леки търговски превозни средства, регистрирани през съответната календарна година:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

х е 30%.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МОНИТОРИНГ И ОТЧИТАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ НОВИ ЛЕКИ ПЪТНИЧЕСКИ АВТОМОБИЛИ

ЧАСТ А

**Събиране на данни за новите леки пътнически автомобили
и определяне на информацията за мониторинга на емисиите на CO₂**

1. За всяка календарна година държавите членки отчитат следните подробни данни за всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран на тяхна територия като превозно средство от категория M₁:
 - а) производител;
 - б) номер на одобрението на типа и неговото разширение;
 - в) тип, вариант и версия (когато е приложимо);
 - г) марка и търговско наименование;
 - д) категория на превозното средство с одобрение на типа;
 - е) общ брой нови регистрации;
 - ж) маса в готовност за движение;
 - з) специфични емисии на CO₂ (по NEDC и по WLTP);
 - и) отпечатък: междуосово разстояние, колея на управляемата ос и колея на останалите оси;

- й) вид гориво и горивен режим;
- к) обем на двигателя;
- л) консумация на електроенергия;
- м) код за иновативната технология или групата иновативни технологии и намаление на емисиите на CO₂ вследствие на тази технология (по NEDC и по WLTP);
- н) максимална полезна мощност;
- о) идентификационен номер на превозното средство;
- п) маса на изпитване по WLTP;
- р) коефициенти на отклонение и на проверка, посочени в точка 3.2.8 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153;
- с) категория на регистрираното превозно средство;
- т) идентификационен номер на фамилията превозни средства;
- у) пробег в електрически режим на задвижване, когато е приложимо.

В съответствие с член 7 държавите членки предоставят на Комисията всички данни, изброени в тази точка, във формата, посочен от раздел 2 на част Б.

2. Подробните данни, посочени в точка 1, се вземат от сертификата за съответствие на лекия пътнически автомобил. При превозни средства, задвижвани с два вида гориво (бензин/газ), в чиито сертификати за съответствие са посочени стойности на специфичните емисии на CO₂ за двата вида гориво, държавите членки използват само стойността, измерена за газта.
3. За всяка календарна година държавите членки определят:
- а) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, които са предмет на ЕО одобрение на типа;
 - б) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с индивидуално одобрение;
 - в) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили при условията на национално одобрение на типа за малки серии.

ЧАСТ Б
Формат за предаване на данните

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

РАЗДЕЛ 1
ОБОБЩЕНИ ДАННИ ОТ МОНИТОРИНГА

Държава членка ¹	
Година	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, които са предмет на ЕО одобрение на типа	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с индивидуално одобрение	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили при условията на национално одобрение на типа за малки серии	

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

Точка 1 от част А	Подробни данни за всяко регистрирано превозно средство
а)	Наименование на производителя – стандартно наименование в ЕС
	Наименование на производителя – декларирано за сегмента на ПОО
	Наименование на производителя в регистъра на държавата членка ¹
б)	Номер на одобрението на типа и неговото разширение
в)	Тип
	Вариант
	Версия
г)	Марка и търговско наименование
д)	Категория на одобрения тип превозно средство
е)	Общ брой нови регистрации
ж)	Маса в готовност за движение
з)	Специфични емисии на CO ₂ (комбинирани) Стойност по NEDC до 31 декември 2020 г. освен за превозните средства, които попадат в приложното поле на член 5, за които стойността по NEDC се определя до 31 декември 2022 г. в съответствие с член 5 от Регламента за изпълнение (ЕС) 2017/1153
	Специфични емисии на CO ₂ (комбинирани) Стойност по WLTP
и)	Междусово разстояние
	Широчина на колеята на управляемата ос (ос 1)
	Широчина на колеята на друга ос (ос 2)

й)	Вид гориво
	Горивен режим
к)	Работен обем на двигателя (cm ³)
л)	Консумация на електроенергия (Wh/km)
м)	Код на екологичната(ите) иновация(ии)
	Сумарно намаление на емисии на CO ₂ по NEDC, дължащо се на екологичната(ите) иновация(ии) до 31 декември 2020 г. включително
	Сумарно намаление на емисиите на CO ₂ по WLTP, дължащо се на екологичната(ите) иновация(ии)
н)	Максимална полезна мощност
о)	Идентификационен номер на превозното средство
п)	Маса на изпитване по WLTP
р)	Коефициент на отклонение De (когато има)
	Коефициент на проверка (когато има)
с)	Категория на регистрираното превозно средство
т)	Идентификационен номер на фамилията превозни средства
у)	Пробег в електрически режим на задвижване, когато е наличен

Бележки:

- (1) В случай на национално одобрение на типа за малки серии (NSS) или с 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МОНИТОРИНГ И ОТЧИТАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ НОВИ ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

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

1. Подробни данни

1.1. Комплектовани 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 и 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 (по NEDC и по 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 за иновативната технология или групата иновативни технологии и намаление на емисиите на CO₂ вследствие на тази технология (по NEDC и по WLTP);
- о) идентификационен номер на превозното средство;
- п) маса на изпитване 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;
- т) пробег в електрически режим на задвижване, когато е приложимо.

В съответствие с член 7 държавите членки предоставят на Комисията, всички данни, изброени в тази точка, във формата, посочен от раздел 2 на част В от настоящото приложение.

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. некомплектованото) 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. некомплектованото) превозно средство: данните, определени в точка 1.1, букви а), б), в), г), д), ж), з), и), н) и о);
- в) напълно комплектованото 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 данните за базовото превозно средство, посочени в първа алинея, букви а) и б), вместо тях държавата членка предоставя данни за напълно комплектованото превозно средство.

За напълно комплектованите 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.

2. Подробните данни, посочени в точка 1, се вземат от сертификата за съответствие. При превозни средства, задвижвани с два вида гориво (бензин/газ), в чиито сертификати за съответствие са посочени стойности на специфичните емисии на CO₂ за двата вида гориво, държавите членки използват само стойността, измерена за газта.
3. Държавите членки определят за всяка календарна година:
- а) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква ЕО одобрение на типа;
 - б) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква многоетапно одобрение на типа, ако има такива;
 - в) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква индивидуално одобрение;
 - г) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква национално одобрение на типа 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 трябва определят в съответствие с част А, точки 1 и 3, 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, за всяка от следните групи: превозни средства, за които се изисква ЕО одобрение на типа, превозни средства с индивидуално одобрение и превозни средства с национално одобрение на типа за малки серии, както и превозни средства, за които се изисква многоетапно одобрение на типа, ако има такива.

2. 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.

С цел да се гарантира, че стойностите за емисиите на CO₂, ефективността на използване на гориво и масата на напълно комплектованите превозни средства са представителни, без да се създава прекомерна тежест за производителя на базовото превозно средство, Комисията предлага специална процедура за мониторинг и когато е уместно, прави необходимите изменения на съответното законодателство относно одобрението на типа.

Независимо от това, че за изчисляването на целта за 2020 г. в съответствие с точка 2 от част Б на приложение I предварително определената маса се взема от част В от настоящото приложение, когато стойността на тази маса не може да бъде определена, масата в готовност за движение на напълно комплектованото превозно средство може да се използва за предварителното изчисляване на целта за специфичните емисии, посочена в член 7, параграф 4.

Когато базовото превозно средство е комплектовано 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 комплектованото 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	
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, за които се изисква 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	
Точка 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 КОМПЛЕКТОВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО/БАЗОВО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ⁽³⁾
	Наименование на производителя – декларирано за сегмента на ПОО НАПЪЛНО КОМПЛЕКТОВАНО 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 (комбинирани) Стойност по NEDC до 31 декември 2020 г.
	Специфични емисии на CO ₂ (комбинирани) Стойност по WLTP
з)	Маса в готовност за движение БАЗОВО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
	Маса в готовност за движение НАПЪЛНО КОМПЛЕКТОВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО/КОМПЛЕКТОВАНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
и) ⁽⁴⁾	Технически допустима максимална маса с товар

й)	Междуосово разстояние
	Широчина на колята на управляемата ос (ос 1)
	Широчина на колята на друга ос (ос 2)
к)	Вид гориво
	Горивен режим
л)	Работен обем на двигателя (cm ³)
м)	Консумация на електроенергия (Wh/km)
н)	Код на екологичната(ите) иновация(ии)
	Сумарно намаление на емисии на CO ₂ по NEDC, дължащо се на екологичната(ите) иновация(ии) до 31 декември 2020 г.
	Сумарно намаление на емисиите на CO ₂ по WLTP, дължащо се на екологичната(ите) иновация(ии)
о)	Идентификационен номер на превозното средство
п)	Маса на изпитване по WLTP
р)	Коефициент на отклонение De (когато има)
	Коефициент на проверка (когато има)
с)	Идентификационен номер на фамилията превозни средства
т)	Пробег в електрически режим на задвижване, когато е приложимо
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 одобрение)

Бележки:

- (1) Когато при превозни средства с многоетапно одобрение не е възможно да бъдат предоставени данни за базовото превозно средство, държавата членка предоставя като минимум посочените в настоящия формат данни за напълно комплектованото превозно средство.
 - (2) В случай на национално одобрение 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 се посочва производителят на базовото (некомплектованото/комплектованото) превозно средство. Ако производителят на базовото превозно средство не е известен, се посочва само производителят на напълно комплектованото превозно средство.
 - (4) За превозните средства с многоетапно одобрение се посочва технически допустимата максимална маса с товар на базовото превозно средство.
 - (5) При превозни средства с многоетапно одобрение 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.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ОТМЕНЕНИТЕ РЕГЛАМЕНТИ

И СПИСЪК НА ТЕХНИТЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛНИ ИЗМЕНЕНИЯ

Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1)
Регламент (ЕС) № 397/2013 на Комисията	(ОВ L 120, 1.5.2013 г., стр. 4)
Регламент (ЕС) № 333/2014 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 103, 5.4.2014 г., стр. 15)
Делегиран регламент (ЕС) 2015/6 на Комисията	(ОВ L 3, 7.1.2015 г., стр. 1) (ОВ L 221, 26.8.2017 г., стр. 4)
Делегиран регламент (ЕС) 2017/1502 на Комисията	(ОВ L 108, 27.4.2018 г., стр. 14)
Делегиран регламент (ЕС) 2018/649 на Комисията	
Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1)
Делегиран регламент (ЕС) № 205/2012 на Комисията	(ОВ L 72, 10.3.2012 г., стр. 2)
Регламент (ЕС) № 253/2014 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 84, 20.3.2014 г., стр. 38)
Делегиран регламент (ЕС) № 404/2014 на Комисията	(ОВ L 121, 24.4.2014 г., стр. 1)
Делегиран регламент (ЕС) 2017/748 на Комисията	(ОВ L 113, 29.4.2017 г., стр. 9) (ОВ L 219, 25.8.2017 г., стр. 1)
Делегиран регламент (ЕС) 2017/1499 на Комисията	

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТИЕТО

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 1, първа алинея	Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1
Член 1, втора алинея	Член 1, параграф 2	Член 1, параграф 2
Член 1, трета алинея	–	Член 1, параграф 3
–	–	Член 1, параграф 4
		Член 1, параграф 5
		Член 1, параграф 6
		Член 1, параграф 7
Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1
Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2
Член 2, параграф 3	Член 2, параграф 3	Член 2, параграф 3
Член 2, параграф 4	Член 2, параграф 4	Член 2, параграф 4
Член 3, параграф 1, уводен текст	Член 3, параграф 1, уводен текст	Член 3, параграф 1, уводен текст
Член 3, параграф 1, букви а) и б)	Член 3, параграф 1, букви а) и б)	Член 3, параграф 1, букви а) и б)
–	Член 3, параграф 1, букви в), г) и д)	Член 3, параграф 1, букви в), г) и д)
Член 3, параграф 1, букви в) и г)	Член 3, параграф 1, букви е) и ж)	Член 3, параграф 1, букви е) и ж)
Член 3, параграф 1, буква е)	Член 3, параграф 1, буква з)	Член 3, параграф 1, буква з)
Член 3, параграф 1, буква д)	Член 3, параграф 1, буква й)	Член 3, параграф 1, буква и)
Член 3, параграф 1, буква ж)	Член 3, параграф 1, буква и)	Член 3, параграф 1, буква й)

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
–	–	Член 3, параграф 1, букви к), л) и м)
Член 3, параграф 2	Член 3, параграф 1, буква к)	Член 3, параграф 1, буква н)
Член 4, първа алинея	Член 3, параграф 2	Член 3, параграф 2
–	Член 4, първа алинея	Член 4, параграф 1, уводна част и букви а) и б)
–	–	Член 4, параграф 1, буква в)
Член 4, втора алинея	Член 4, втора алинея	Член 4, параграф 2
Член 5	Член 4, трета алинея	Член 4, параграф 3
Член 5а	Член 5	–
Член 6	–	Член 5
Член 7, параграф 1	Член 6	–
Член 7, параграф 2, букви а), б) и в)	Член 7, параграф 1	Член 6, параграф 1
–	Член 7, параграф 2, букви а), б) и в)	Член 6, параграф 2, букви а), б) и в)
Член 7, параграф 3	–	Член 6, параграф 2, буква г)
Член 7, параграф 4	Член 7, параграф 3	Член 6, параграф 3
Член 7, параграф 5	Член 7, параграф 4	Член 6, параграф 4
Член 7, параграф 6	Член 7, параграф 5	Член 6, параграф 5
Член 7, параграф 7	Член 7, параграф 6	Член 6, параграф 6
Член 8, параграф 1	Член 7, параграф 7	Член 6, параграф 7
Член 8, параграф 2	Член 8, параграф 1	Член 7, параграф 1
Член 8, параграф 3	Член 8, параграф 2	Член 7, параграф 2
	Член 8, параграф 3	Член 7, параграф 3

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 8, параграф 4, първа и втора алинеи	Член 8, параграф 4, първа и втора алинеи	Член 7, параграф 4, първа и втора алинеи
Член 8, параграф 4, трета алинея	Член 8, параграф 4, първа алинея	Член 7, параграф 4, трета алинея
Член 8, параграф 5, първата алинея	Член 8, параграф 5	Член 7, параграф 5, първа алинея
Член 8, параграф 5, втора алинея	Член 8, параграф 6	Член 7, параграф 5, втора алинея
Член 8, параграф 6	Член 8, параграф 7	—
Член 8, параграф 7	Член 8, параграф 8	Член 7, параграф 6, първа алинея
—	—	Член 7, параграф 6, втора алинея
Член 8, параграф 8	—	—
Член 8, параграф 9, първа алинея	Член 8, параграф 9, първа алинея	Член 7, параграф 7
Член 8, параграф 9, втора алинея	—Член 8, параграф 9, втора алинея	Член 7, параграф 8
—	—	Член 7, параграф 9
—	—	Член 7, параграф 10
—	Член 8, параграф 10	Член 7, параграф 11
Член 9, параграф 1	Член 9, параграф 1	Член 8, параграф 1
Член 9, параграф 2, първа алинея, уводен текст	Член 9, параграф 2, първа алинея, уводен текст	Член 8, параграф 2, първа алинея, първа част
Член 9, параграф 2, първа алинея, буква а)	Член 9, параграф 2, първа алинея, буква а)	—
Член 9, параграф 2, първа алинея, буква б)	Член 9, параграф 2, първа алинея, буква б)	Член 8, параграф 2, първа алинея, втора част

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 9, параграф 2, втора алинея	Член 9, параграф 2, втора алинея	Член 8, параграф 2, втора алинея
Член 9, параграф 3	Член 9, параграф 3	Член 8, параграф 3
Член 9, параграф 4	Член 9, параграф 4	Член 8, параграф 4
Член 10, параграф 1, уводен текст	Член 10, параграф 1, уводен текст	Член 9, параграф 1, уводен текст
Член 10, параграф 1, букви а) — д)	Член 10, параграф 1, букви а) — д)	Член 9, параграф 1, букви а) — д)
—	—	Член 9, параграф 1, буква е)
Член 10, параграф 2	Член 10, параграф 2	Член 9, параграф 2
		Член 9, параграф 3
Член 11, параграф 1	Член 11, параграф 1	Член 10, параграф 1
Член 11, параграф 2	Член 11, параграф 2	Член 10, параграф 2
Член 11, параграф 3	Член 11, параграф 3	Член 10, параграф 3, първа алинея
—	—	Член 10, параграф 3, втора алинея
Член 11, параграф 4, първа алинея	—	Член 10, параграф 4, първа алинея
Член 11, параграф 4, втора алинея, уводен текст	—	Член 10, параграф 4, втора алинея, уводен текст
Член 11, параграф 4, втора алинея, буква а)	—	Член 10, параграф 4, втора алинея, буква а)
Член 11, параграф 4, втора алинея, буква б)	—	—

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 11, параграф 4, втора алинея, буква в)	—	Член 10, параграф 4, втора алинея, буква б)
—	—	Член 10, параграф 4, втора алинея, буква в)
Член 11, параграф 4, трета и четвърта алинея	—	Член 10, параграф 4, трета и четвърта алинея
Член 11, параграф 5	Член 11, параграф 4	Член 10, параграф 5
Член 11, параграф 6	Член 11, параграф 5	Член 10, параграф 6
Член 11, параграф 7	Член 11, параграф 6	Член 10, параграф 7
Член 11, параграф 8	Член 11, параграф 7	Член 10, параграф 8
Член 11, параграф 9	Член 11, параграф 8	Член 10, параграф 9
Член 12, параграф 1, първа алинея	Член 12, параграф 1, първа алинея	Член 11, параграф 1, първа алинея
Член 12, параграф 1, втора алинея	—	Член 11, параграф 1, втора алинея
Член 12, параграф 1, трета алинея	Член 12, параграф 1, втора алинея	Член 11, параграф 1, трета алинея
—	—	Член 11, параграф 1, четвърта алинея
Член 12, параграф 2	Член 12, параграф 2	Член 11, параграф 2, уводен текст, букви а), б) и в) и буква г), първа част
—	—	Член 11, параграф 2, буква г), последна част

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 12, параграф 3	Член 12, параграф 3	Член 11, параграф 3
Член 12, параграф 4	Член 12, параграф 4	Член 11, параграф 4
—	—	Член 12
—	—	Член 13
Член 13, параграф 1	—	—
—	Член 13, параграф 1	—
—	—	Член 14, заглавие
—	—	Член 14, параграф 1, първа алинея, уведен текст
Член 13, параграф 2, първа и втора алинея	—	Член 14, параграф 1, буква а)
—	Член 13, параграф 5	Член 14, параграф 1, буква б)
		Член 14, параграф 1, букви в) и г)
	—	—
Член 13, параграф 2, трета алинея	Член 13, параграф 5	Член 14, параграф 2
—		Член 15, параграф 1
—	—	Член 15, параграф 2
—	—	Член 15, параграф 3
—	Член 13, параграф 2;	—
—	—	Член 15, параграф 4, първа част

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 13, параграф 3	Член 13, параграф 6, първа алинея	Член 15, параграф 4, втора част
–	Член 13, параграф 4	–
Член 13, параграф 4;	–Член 13, параграф 6, втора алинея	–
Член 13, параграф 5	–	–
Член 13, параграф 6	Член 13, параграф 3	–
–	–	Член 15, параграф 5
–	–	Член 15, параграф 6
Член 13, параграф 7, първа алинея	–Член 13, параграф 6, трета алинея	Член 15, параграф 7
Член 13, параграф 7, втора алинея	Член 13, параграф 6, четвърта алинея	Член 15, параграф 8
Член 14, параграф 1	Член 14, параграф 1	Член 16, параграф 1
Член 14, параграф 2	Член 14, параграф 2	Член 16, параграф 2
Член 14, параграф 3	Член 14, параграф 2а	Член 16, параграф 3
Член 14а, параграф 1	Член 15, параграф 3	Член 17, параграф 1
Член 14а, параграф 2	Член 15, параграф 1	Член 17, параграф 2
Член 14а, параграф 3	Член 16	Член 17, параграф 3
Член 14а, параграф 4	Член 15, параграф 2	Член 17, параграф 4
Член 14а, параграф 5	Член 17	Член 17, параграф 5

Регламент (ЕО) № 443/2009	Регламент (ЕС) № 510/2011	Настоящият регламент
Член 15	—	—
Член 16	Член 18	Член 19
Приложение I	—	Приложение I, част А, точки 1 — 5
—	—	Приложение I, част А, точка 6
—	Приложение I	Приложение I, част Б, точки 1 — 5
—	—	Приложение I, част Б, точка 6
Приложение II, част А	—	Приложение II, част А
Приложение II, част Б	—	—
Приложение II, част В	—	Приложение II, част Б
—	Приложение II	Приложение III
—	—	Приложение IV
—	—	Приложение V