



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 1 октомври 2018 г.
(OR. en)

12627/18

Междуинституционално досие:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	12303/18
№ док. Ком.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO ₂ от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен) – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 8 ноември 2017 г. Комисията представи предложение за регламент за определяне на нови стандарти за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили. Наред с другото целта на предложението е да допринесе за постигането на целта за намаление от 30 % до 2030 г. в секторите извън обхвата на СТЕ на ЕС, определени от Европейския съвет, съгласно разпределението по национални цели в регламента за разпределянето на усилията, и за постигането на целите на Парижкото споразумение.

2. С оглед на това Комисията предлага за целия ЕС цели за намаляване на емисиите на CO2 от нови леки и лекотоварни автомобили от 2025 г. до 2029 г. и от 2030 г. в сравнение с целите за 2021 г., определени от предишното законодателство (15 % от 2025 г. до 2029 г. както за леките автомобили, така и за лекотоварните автомобили, и 30 % от 2030 г. както за леките автомобили, така и за лекотоварните автомобили).

В предложението се запазва теглото на превозните средства в автомобилния парк като параметър за изчисляване на специфични цели за всеки отделен производител.

3. С цел постепенното допълнително внедряване на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) предложението на Комисията включва механизъм от 2025 г. нататък за стимулиране на производителите да пускат на пазара повече бройки от този вид превозни средства. Ако делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии на съответния производител надвишава определени еталонни показатели, производителят ще бъде възнаграден с не толкова строги цели за емисиите на CO2. Предлага се еталонният показател от 2025 г. до 2029 г. да бъде 15 %, а от 2030 г. нататък — 30 %.
4. В Европейския парламент от името на комисията по околна среда за докладчик по предложението беше определена г-жа Miriam DALLI (S&D — Малта). Комисията по околна среда прие доклада си на 10 септември 2018 г. Гласуването на предложението се очаква да бъде по време на пленарното заседание на 3 октомври 2018 г.
5. Икономическият и социален комитет даде становището си на 14 февруари 2018 г. Комитетът на регионите реши да не дава становище.
6. Съветът по околна среда проведе ориентационен дебат по предложението на 25 юни 2018 г.
7. На 26 септември 2018 г. Комитетът на постоянните представители разгледа предложението въз основа на компромисен текст на председателството¹. Всички делегации изтъкнаха значението и неотложността на постигането на съгласие по досието и подкрепиха усилията на председателството за постигане на общ подход на заседанието на Съвета по околна среда на 9 октомври 2018 г.

¹ Док. 12303/18.

8. Въз основа на тези обсъждания председателството стигна до извода, че нерешените въпроси, свързани с равнището на амбиция, ще трябва да бъдат разрешени на политическо равнище и реши да запази компромисния текст на председателството в сегашния му вид.

II. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ

9. Основната точка на разногласия между държавите членки в хода на обсъжданията по предложението беше равнището на амбиция на предложението, т.е. целите за 2025 г. и за 2030 г., както и механизмът за стимулиране на ZLEV. Делегациите изказаха много различаващи се мнения, които варират от това, че предложението на Комисията е прекалено амбициозно до това, че предложението не е достатъчно амбициозно, по-специално по отношение на поставената цел за 2030 г.
10. Делегациите като цяло признаха необходимостта от декарбонизация на транспорта като част от изпълнението на целите в областта на климата, като по време на обсъжданията във връзка с това до голяма степен се съсредоточиха върху темпото на прехода и последиците за, наред с другото, конкурентоспособността, заетостта и потребителите, и върху въпроса как това може да се отрази по различен начин на отделните държави членки.
11. Макар да признаха, че този регламент не е в състояние да реши въпроса по същество, няколко делегации заявиха, че важен за тях въпрос е евентуалното „изместване на въглеродни емисии в рамките на ЕС“ в транспорта, което би произтекло в резултат на предложението като последица от увеличаването на вноса на употребявани превозни средства от държавите членки с високи доходи към държавите членки с ниски доходи.
12. В този контекст и с цел да се даде ясна насока на обсъжданията и да започне сближаване на позициите, председателството представи компромисен текст, в който за автомобили целта за 2030 г. се повишава до 35 %, като същевременно се дава сигнал, че това число подлежи на допълнително обсъждане. В допълнение към това в прегледа, който предстои да се извърши през 2024 г. от Комисията, следва да се обмисли допълнително намаляване на емисиите след 2030 г. с оглед на постигането на целите по Парижкото споразумение и евентуално да се предложат цели за след 2040 г.
- От друга страна, в механизма за стимулиране на ZLEV беше предложено по-благоприятно отчитане на зареждащите се от електрическата мрежа хибридни автомобили, като еталонният показател ZLEV за 2030 г. за автомобили се повиши до 35 %, което съответства на по-високото равнище на амбиция за 2030 г. По този начин настоящото предложение би улеснило по-специално производителите при постигане на поставената цел за 2025 г.

Освен това в компромисния текст се разглежда въпросът за автомобилите втора употреба и редица други обсъждани въпроси, по-специално мерките за прехода от стойностите по NEDC към стойностите по WLTP, които имат за цел да осигурят надеждни и представителни стойности на емисиите на CO₂ от производителите.

13. След обсъжданията по компромисния текст на председателството делегациите на този етап до голяма степен поддържат своите първоначални позиции относно равнището на амбиция, като същевременно отдават признание на усилията на председателството. За голямо мнозинство от делегациите текстът в сегашния му вид е неприемлив, въпреки че редица от тях признават, че текстът е стъпка в правилната посока:

- Голям брой делегации последователни искат повишаване на равнището на амбиция, по-специално с аргумента, че това би било необходимо с оглед на националните цели, посочени в регламента за разпределяне на усилията и целите по Парижкото споразумение, и би гарантирало, че секторът продължава да бъде иновативен и конкурентоспособен в дългосрочен план. За тях, въпреки че признават наличието на елементи в текста, насочени към повишаване на равнището на амбиция, компромисното предложение на председателството не е достатъчно амбициозно. В рамките на тази група позициите се различават по отделни аспекти. Някои делегации искат да се завишат целите както за 2025 г., така и за 2030 г., докато други — само целта за 2030 г. Позициите относно равнището на целите за 2025 г. и 2030 г. се различават, като някои делегации не са взели решение относно точните стойности. Някои делегации подкрепят разграничението между леки и лекотоварни автомобили, включително запазване на предложението на Комисията по отношение на лекотоварните автомобили, докато други предпочитат да има еднакви цели и за леките, и за лекотоварните автомобили. Някои делегации желаят да се укрепи механизмът за стимулиране на ZLEV чрез повишаване на еталонните показатели за ZLEV и да се добави „malus“ (непостигането на целите за ZLEV ще доведе до по-високи цели за CO₂) или чрез насърчаване в механизма на превозните средства с нулеви емисии. При все това редица делегации сигнализират, че ако целите са достатъчно високи, те могат да проявят гъвкавост по отношение на тези искания. Други делегации малко или много са удовлетворени от предложението на Комисията или са посочили, че ако целите са достатъчно високи, може и въобще да няма нужда от механизъм.

- От друга страна, редица делегации настойчиво призовават за амбициозни, но реалистични и постижими цели, като се отчитат и други аспекти, между които създаването на работни места, конкурентоспособността и разходите за потребителите. Те считат, че текстът на председателството отива твърде далеч, било защото равнището на амбиция, предложено от Комисията, е твърде високо, било защото предложението на Комисията е максималното приемливо за тях. При все това някои делегации подкрепят предложеното по-добро отчитане на зареждащите се от електрическата мрежа хибридни автомобили. Като цяло те се противопоставят на добавянето на „malus“ в механизма за стимулиране на ZLEV.

14. Освен това някои делегации посочват връзка между масата като параметър за полезност и равнището на амбиция, като запазват искането си това да бъде заличено, докато за някои делегации това се отнася единствено за леките автомобили. Други делегации се противопоставят на заличаването, като подкрепят предложението на Комисията и твърдят, че въпросът е по-скоро свързан с конкуренцията между производителите.

Някои делегации поддържат искането си за удължаване на срока на дерогацията за тясноспециализирани производители след 2025 г.

15. Освен това, повдигнати бяха и следните въпроси:

- Една делегация направи предложение в клаузата за преглед да се включи предварителна оценка на въвеждането на официална квота за изпълнението на пазарния механизъм за търговия с емисии между отделните производители на превозни средства.
- Някои делегации изтъкнаха отново колко е важно да се гарантира, че данните от производителите за емисиите на CO₂ са представителни за действителните емисии, като изразиха готовността си да обмислят начини за постигане на допълнителни подобрения.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

16. Съветът се приканва да разреши нерешените въпроси, свързани с равнището на амбиция, и да приеме общ подход въз основа на текста, изложен в приложението към настоящата бележка.

Общият подход ще бъде мандатът на Съвета за преговори с Европейския парламент в рамките на обикновената законодателна процедура.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен)².

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

² Промените спрямо текста на Комисията са обозначени с подчертаване. Заличеният текст е обозначен с [...].

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета³ и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴ бяха неколкратно съществено изменени. Тъй като предстоят още изменения, тези регламенти следва да бъдат преработени от съображения за яснота.
- (2) Настоящият регламент следва да се прилага от 1 януари 2020 г., за да се осигури съгласуван и ефективен преход след преработката и отмяната на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011. 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.
- (3) Съобщението на Комисията „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“⁵ поставя амбициозна цел: до средата на века емисиите на парникови газове от транспорта трябва да се намалят поне с 60 % под нивата от 1990 г. и да се поддържа твърд курс към нулеви емисии. Емисиите на замърсители на въздуха от транспорта, вредящи на нашето здраве, трябва да бъдат незабавно драстично намалени. Ще е нужно по-нататъшно намаляване на емисиите от конвенционалните двигатели с вътрешно горене след 2020 г. Превозните средства с нулеви и ниски емисии трябва да навлязат и да придобият значителен пазарен дял до 2030 г.

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ (COM(2016) 501 final).

- (4) Съобщенията на Комисията „Европа в движение“⁶ и „Към мобилност с ниски емисии: за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“⁷ подчертават, 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.
- (5) 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 в рамките на Парижкото споразумение на заседанието на Съвета по околна среда на 6 март 2015 г.
- (6) В заключенията на Европейския съвет от октомври 2014 г. беше одобрено намаляване на емисиите на парникови газове с 30 % до 2030 г. в сравнение с 2005 г. за секторите, които не са обхванати от схемата на ЕС за търговия с емисии. Пътният транспорт има значителен принос за емисиите на тези сектори и неговите емисии продължават да са значително по-високи от нивата от 1990 г. Ако емисиите от пътният транспорт продължат да се увеличават, това ще компенсира намаленията, постигнати от другите сектори с цел борба с изменението на климата.

⁶ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „ЕВРОПА В ДВИЖЕНИЕ Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“ (COM(2017) 283 final).

⁷ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Към мобилност с ниски емисии: за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“ (COM(2017) 675 final).

- (6a) В Парижкото споразумение, наред с останалото, се поставя дългосрочна цел в съответствие с целта повишаването на глобалната средна температура да се ограничи значително под 2°C над равнищата от прединдустриалния период, както и да се продължат усилията то да се задържи до 1,5 °C над прединдустриалните равнища. За да се постигне тази цел, ще се наложи допълнително намаляване на емисиите CO₂ от пътническите автомобили и от леките търговски превозни средства и след 2030 г.
- (7) Заключениета на Европейския съвет от октомври 2014 г. подчертава значението на намаляването на емисиите на парникови газове и на рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспорта чрез цялостен и технологично неутрален подход за насърчване на намаляването на емисиите и енергийна ефективност в транспорта, за електрически превозни средства и възобновяеми източници в транспорта и след 2020 г.
- (8) 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 относно „Стратегията за енергийния съюз“⁸ [...], с цел на потребителите в Съюза да се предоставя сигурна, конкурентоспособна и достъпна енергия. В [...] съобщението 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.

⁸ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет, Комитета на регионите и Европейската инвестиционна банка: „Рамкова стратегия за устойчив енергиен съюз с ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата“ (COM(2015) 80 final).

- (9) Направената през 2015 г. оценка на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 стигна до заключението, че тези регламенти са съществени, 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.
- (10) Поради това е целесъобразно да се преследват целите на тези регламенти чрез определянето на нови цели за намаляване на емисиите на CO₂ за автомобилните паркове от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в целия ЕС за периода до 2030 г. При определянето на нивата на намаляване е взета предвид тяхната ефективност за осигуряването на икономически ефективен принос за намаляване на емисиите от секторите, обхванати от Регламента за разпределяне на усилията [.../...] до 2030 г.; взети са предвид също така произтичащите от това разходи и икономии за обществото, производителите и ползвателите на превозните средства, както и преките и непреките последици за заетостта, конкурентоспособността и иновациите, а също така и съпътстващите ползи от гледна точка на намаляване на замърсяването на въздуха и енергийната сигурност.
- [Предвид факта, че пазарният дял, и следователно общият принос за емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили е значително по-голям от дела и приноса на леките търговски превозни средства, се счита за уместно да има диференциран подход спрямо леките пътнически автомобили и спрямо леките търговски превозни средства.]

- (11) Като част от прилагането на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета⁹, през 2017 г. влезе в сила нова процедура на изпитване за измерването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на леки превозни средства — Хармонизирана в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP), посочена в Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията¹⁰. Тази [...] процедура за изпитване [...] осигурява стойности на емисиите на CO₂ и разхода на гориво, които са по-представителни за реалните условия. Поради това е целесъобразно новите цели за емисии на CO₂ да се основават на стойността на емисиите на CO₂, определени въз основа на тази процедура за изпитване. Но предвид факта, че емисиите на CO₂ на базата на WLTP ще бъдат на разположение за установяване на съответствието с целите след 2021 г., уместно е да се определят нови стандарти за показатели за емисии като нива на намаляване, определени по отношение на средната стойност за 2021 г. на специфичните емисии [...], изчислени въз основа на емисиите CO₂, измерени за целите на изпитването за емисии по WLTP. С цел да се гарантира надеждността и представителността на стойностите, използвани като отправна точка за определяне на равнищата на намаляване, които следва да се прилагат през 2025 и 2030 г., условията за извършване на тези измервания трябва да бъдат изяснени, като част от прилагането на регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153¹¹.
- (12) Важно е определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ да продължи да осигурява предвидимост и сигурност при планирането за производителите на превозни средства по отношение на новите им леки автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза .

⁹ Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година 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).

¹⁰ 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).

¹¹ Предстои актуализация след приемането на регламентите за изпълнение.

- (13) Поради това равнищата на намаление на емисиите за 2025 и 2030 г. за автомобилните паркове от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за целия Съюз следва да се определят, като се вземат предвид времето за подновяване на автомобилните паркове и необходимостта секторът на пътния 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.
- (13а) 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 автопарк от леки превозни средства, включително превозни средства втора употреба, могат също да бъдат предприети допълнителни мерки, наред с другото, на национално равнище и на равнище ЕС, насочени към намаляване на емисиите.
- (14) Макар Съюзът да е сред най-големите световни производители на моторни превозни средства и да показва лидерската си позиция в технологично отношение в сектора, конкуренцията се увеличава и автомобилният сектор в световен мащаб 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 допринася за създаването на голям местен пазар и подкрепя технологичното развитие и иновациите.
- (15) Следва да се въведе специален насърчителен механизъм, за да се улесни плавният преход към мобилност с нулеви емисии. Механизмът за облекчения следва да бъде замислен по такъв начин, че да насърчава въвеждането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии.
- (16) Определянето на [...] целиви 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 CO₂ 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 разработването и внедряването на такива превозни средства, като същевременно се остави възможност за по-нататъшно подобряване на ефективността на конвенционалните двигатели с вътрешно горене.

- (17) 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 автомобили, при определянето на облекчения следва надлежно да се отчита значението на превозните средства с ниски емисии, по-специално зареждащите се от електрическата мрежа хибридни автомобили, за преминаване към превозни средства с нулеви емисии. Механизмът за коригиране следва да гарантира, че производител, който надхвърля целевия показател, ще се възползва от по-висока цел за специфични емисии на CO₂. За да се гарантира балансиран подход, следва да бъдат определени граници на нивото на корекция, допускано в посочения механизъм. Това ще осигури стимули за насърчаване на своевременното разгръщане на инфраструктура за презареждане и ще донесе значителни ползи за потребителите, за конкурентоспособността и околната среда.
- (18) Законодателната рамка за постигане на средните цели за новия автомобилен парк от пътнически автомобили и леки търговски превозни средства следва да гарантира неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели за намаляване на емисиите, които отчитат многообразието на европейските производители на автомобили, и следва да бъде избегнато всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между тях.
- (19) 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 CO₂ следва да се определят на линейна база в зависимост от полезността на превозните средства .
- Запазването на масата като показател за полезност се счита за съвместимо със съществуващия режим. За да се отрази по-добре масата на превозните средства по пътищата, този показател следва да бъде променен, считано от 2025 г. от маса в готовност за движение на маса на изпитване, както е определено в процедурата за изпитване по WLTP, приета въз основата на Регламент [...] (ЕО) № 715/2007.
- (20) Следва да се избягва промяната на целите по отношение на целия автомобилен парк на ЕС поради промени в средната маса на автомобилния парк. Поради това промените в средната маса следва да се отразяват незабавно в изчисленията на целевите стойности на специфични емисии, а корекциите на средната стойност на масата, която се използва за тази цел, следва да се правят на всеки две години, считано от 2025 г.

- (21) 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 с оглед предвидената за 2021 г. промяна 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 всички новорегистрирани превозни средства през посочената година и да се вземе предвид промяната на целите за автомобилния парк на ЕС между 2021, 2025 и 2030 г., с оглед осигуряване на равностойно усилие за намаляване на емисиите за всички производители. Колкото до 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 към производителите на превозни средства от по-тежките сегменти следва да се прилага по-висок и постоянен наклон за целия период.
- (22) [...] Настоящият регламент [...] има за цел да постигне стратегическите си цели чрез, inter alia, 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 допринасят за икономическата ефективност на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 и за намаляването на емисиите на CO₂ в реални условия. Следователно това условие следва да се запази и обхватът му следва да бъде разширен, за да включва подобренията на ефективността в климатичните системи.
- (23) Следва обаче да се осигури баланс между стимулите за екологичните иновации и онези технологии, за които ефектът на намаляване на емисиите е доказан по официалната процедура за изпитване. В резултат на това е уместно да се запази горна граница за намалението чрез екологични иновации, които производителят може да вземе под внимание за постигане на съответствие с целите. Комисията следва да има възможност да преразгледа стойността на горната 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 икономии за постигане на съответствие с целите.

- (24) Директива 2007/46/ЕО установява хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в рамките на нейния обхват. Субектът, отговорен за спазване на настоящия регламент, следва да е същият като субекта, отговорен за всички аспекти от процеса на одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за гарантиране на съответствието на продукцията.
- (25) За целите на одобрението на типа се прилагат специфични изисквания за превозни средства със специално предназначение по смисъла на определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, и следователно те следва да се изключат от приложното поле на настоящия регламент.
- (26) Не е целесъобразно да се използва един и същ метод за определяне на целите за намаляване на емисиите за големите и малките производители, които се разглеждат като независими въз основа на критериите, установени в настоящия регламент. Такива малки производители следва да имат възможността да кандидатстват за алтернативни цели за намаляване на емисиите, свързани с технологичния потенциал на превозните средства на съответния производител за намаляване на специфичните емисии на CO₂ и съответстващи на характеристиките на съответните пазарни сегменти.
- (27) 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, както и на голямата административна тежест на процедурата за предоставяне на дерогация 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, посочени в тази дерогация.

- (28) Процедурата за предоставяне на дерогации от целевата стойност от 95 g CO₂/km за целия автомобилен парк на тясноспециализираните производители 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. Опитът обаче показва, че тясноспециализираните производители имат същия потенциал като големите производители за постигането на целите за CO₂, поради това по отношение на целевите стойности, определени за 2025 г. и нататък не се счита за уместно да се прави разлика между тези две категории производители.
- (29) При определянето на средната стойност на специфичните емисии на CO₂ за всички нови леки автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, за които производителите носят отговорност, следва да се вземат предвид всички леки автомобили и леки търговски превозни средства, независимо от тяхната маса или други характеристики. Въпреки че Регламент (ЕО) № 715/2007 не обхваща пътническите автомобили и леките търговски превозни средства с базова маса, която не превишава 2 610 kg, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от посочения регламент [...], емисиите за тези превозни средства следва да се измерват в съответствие със същите процедури за измерване, предвидени за лекотоварни превозни средства съгласно Регламент(ЕО) № 715/2007, и по-специално процедурите, предвидени в Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията¹², 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) 2017/1152¹³ и (ЕС) 2017/1153¹⁴ на Комисията. Получените стойности на емисии на CO₂ следва да бъдат въведени в сертификата за съответствие на превозното средство, за да се позволи тяхното включване в схемата за мониторинг.

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

- (30) Специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани леки търговски превозни средства следва да бъдат разпределени на производителя на базовото превозно средство.
- (31) 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. Тъй като 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 съгласно Регламент [...] (ЕО) 715/2007.
- (32) За да се осигури гъвкавост с оглед изпълнение на целите по настоящия регламент, производителите може да се споразумеят да се обединят в група на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Срокът на споразумението за създаване на група не следва да превишава пет години, но споразумението може да бъде подновявано. Когато производителите са обединени в група, следва да се счита, че те са постигнали целите си съгласно настоящия регламент, ако средните емисии на групата като цяло не превишават целта за специфични емисии на групата.
- (33) Възможността производителите да сформират групи доказва своята икономическа ефективност като начин за постигане на съответствие с целите за емисиите на CO₂, по-специално за улесняване 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 независими производители могат да сформират група, което ще им позволи да се поставят в положение, равностойно с това на свързаните предприятия.
- (34) Необходим е стабилен механизъм за осигуряване на спазването, за да се гарантира постигането на целите съгласно настоящия регламент.

- (35) За постигането на изискваните намаления на CO₂ съгласно 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 производителя Комисията да вземе под внимание всички системни несъответствия, установени от органите по одобряване на типа по отношение на емисиите на CO₂ на превозните средства в експлоатация.
- (36) За да може Комисията да предприеме такива мерки, тя следва да разполага с правомощия да разработи и прилага процедура за удостоверяване на съответствието на емисиите на CO₂ при експлоатация за леките превозни средства, пуснати на пазара. За тази цел Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде изменен.
- (37) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства се измерват на хармонизирана основа в Съюза в съответствие с методологията, предвидена в Регламент (ЕО) № 715/2007. За да се намали във възможно най-голяма степен административната тежест, свързана с настоящия регламент, спазването следва да се оценява чрез посочване на данни за регистрациите на нови леки автомобили и леки търговски превозни средства в Съюза, събрани от държавите членки и докладвани на Комисията. С цел да се осигури съпоставимост на данните, използвани за оценка на степента на спазване, правилата за тяхното събиране и отчитане следва да се хармонизират във възможно най-голяма степен. Поради това следва ясно да се посочи 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.
- (38) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на равнището на Съюза. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, следва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Съюза.

- (39) Всяка национална мярка, която държавите членки могат да поддържат или въведат в съответствие с член 193 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), при отчитане на целта и процедурите, установени в настоящия регламент, следва да не налага допълнителни или по-строги санкции на производители, които не постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент.
- (40) Настоящият регламент не засяга пълното прилагане на правилата за конкуренция в Съюза.
- (41) Ефективността на целите, определени в настоящия регламент, за намаляване на емисиите на CO₂ в реални условия е тясно зависима от представителността на официалната процедура за изпитване. В съответствие със становището на Механизма за научни становища¹⁵ и препоръката на Европейския парламент след проведеното от него проучване на измерванията на емисии в автомобилния сектор¹⁶, следва да се въведе механизъм за оценка на представителността в реални условия на стойностите за емисиите на CO₂ и потреблението на енергия от превозните средства, определени в съответствие с [...] процедурата за изпитване по WLTP, приета въз основа на Регламент (ЕО) № 715/2007. Комисията следва да има правомощията да осигури публичен достъп до такива данни, като същевременно гарантира защитата на всякакви лични данни, и при необходимост да разработи нужните процедури за определяне и събиране на данните, необходими за извършване на такива оценки.

¹⁵ Научно становище 1/2016 на групата на високо равнище на научните съветници, „Отстраняване на разминаванията между емисиите на CO₂ от леките превозни средства в реални условия и лабораторните изпитвания“

¹⁶ Препоръка на Европейския парламент до Съвета и Комисията от 4 април 2017 г. вследствие на проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор (2016/2908 (RSP))

- (42) Предвижда се през 2024 г. да се направи преглед на напредъка по [Регламента за разпределяне на усилията и Директивата за схемата за търговия с емисии]. Следователно е уместно да се оцени всеобхватно ефективността на настоящия регламент през същата година, за да има възможност за координирана и последователна оценка на мерките, изпълнявани по всички тези актове. При този преглед Комисията следва да определи ясен път за по-нататъшното намаляване на емисиите на CO₂ за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за периода след 2030 г., с цел да се допринесе значително за постигането на дългосрочните цели на Парижкото споразумение. По целесъобразност докладът за този преглед следва да бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент.
- (43) Регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕО) № 510/2011 следва да се отменят, считано от 1 януари 2020 г.
- (44) С цел осигуряване на еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия.
- [...] Изпълнителните правомощия, свързани с [...] определянето на подробни условия за обединяване на договорености, процедури за мониторинг и докладване на данни относно средните стойности на емисиите, както и процедури за отчитане на установените отклонения в емисиите на CO₂ на превозни средства за изчисляване на средните специфични емисии за даден производител, определянето на средствата за събиране на таксите за извънредни количества емисии, процедурите за одобряване на иновативни технологии или пакети от иновативни технологии постигат намаления на емисиите на CO₂, следва да се упражняват мерки в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷, които позволяват извършване на мониторинг и оценка на представянето в реални условия на стойностите на емисиите на CO₂ и на потреблението на енергия, определени в съответствие с процедурата за изпитване WLTP и [...] за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на промените в регламентираната процедура за изпитване за измерването на специфичните емисии на CO₂.

¹⁷ 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).

- (46) С цел да се изменят [...] несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) относно измененията на приложения II и III по отношение на изискванията относно данните и параметрите на данните [...], за корекцията на стойностите на M0 и TМ0, [...] и на тавана от 7 g CO₂/km, [...] за общия принос на иновативните технологии, и [...] за адаптиране на формулите [...] за изчисляване на целите за специфичните емисии, така че да се отразява промяната в регулаторната процедура за изпитване. С цел допълване на несъществени елементи от разпоредбите на настоящия регламент, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията по отношение на допълването на правилата относно тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации за определени производители от целите за специфични емисии, относно съдържанието на заявленията за дерогация и относно съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂ по отношение на определени производители. 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 година¹⁸. По-специално, за да се гарантира равностойно участие в изготвянето на делегирани актове, Европейският парламент и Съветът [...] получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, а техните експерти [...] имат редовен достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, които се занимават с изготвянето на делегираните актове .
- (47) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, [...] но поради мащаба и последиците, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

¹⁸ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и цели

1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства с цел да се допринесе за постигане на целите на Съюза за намаляване на емисиите му на парникови газове [...] съгласно изложеното в Регламент (ЕС) 2018/... [Регламент за споделяне на усилията] и за постигане на целите на Парижкото споразумение, и за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.
2. С настоящия регламент се определя приложима от 1 януари 2020 г. и валидна за целия автомобилен парк на ЕС цел от 95 g CO₂/km за средните емисии от нови леки пътнически автомобили и валидна за целия автомобилен парк на ЕС цел 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. Настоящият регламент ще бъде допълнен до 31 декември 2024 г. от допълнителни мерки, съответстващи на намаление с 10 g CO₂/km като част от цялостния подход на Съюза, посочен в Съобщението на Комисията до Съвета и до Европейския парламент¹⁹ от 2007 г.

¹⁹ Съобщение на Комисията до Съвета и до европейския Парламент от 7 февруари 2007 г., „Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътническите леки автомобили и лекотоварните автомобили“ (COM(2007) 19 окончателен).

4. От 1 януари 2025 г. се прилагат следните цели за автомобилните паркове на целия ЕС:
- а) за средните емисии на парка от нови пътнически автомобили се определя цел, равна на 15 % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии 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 15 % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии 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 автомобилните паркове на целия ЕС:
- а) за средните емисии на парка от нови пътнически автомобили се определя цел, равна на [...] [35 %] намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.2.1 от част А на приложение I;
 - б) за средните емисии на парка от нови леки търговски превозни средства се определя цел, равна на 30 % намаление спрямо средната стойност на целите за специфични емисии за 2021 г., определена в съответствие с точка 6.1.2 от част Б на приложение I.

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 за категория N1, за които одобрението на типа е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които се регистрират за първи път в Съюза и не са били регистрирани преди това извън него („нови леки търговски превозни средства“).
2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Съюза, направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.
3. Настоящият регламент не се прилага по отношение на превозни средства със специално предназначение съгласно определението в приложение II, част А, точка 5 от Директива 2007/46/ЕО.
4. Член 4, член 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 когато 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, средните специфични 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, 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 процес на многоетапно 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 за многоетапно одобрение на типа;
- е) „производител“ означава лицето или органът, отговорен пред компетентния орган по одобряването по отношение на всички аспекти на процедурата за ЕО одобрение на типа в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за осигуряване на съответствието на производството;
- ж) „маса в готовност за движение“ 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, раздел 2.6 от Директива 2007/46/ЕО;
- з) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите на CO₂ от даден лек пътнически автомобил или дадено 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 в съответствие с процедура за измерване като определената в Регламент (ЕО) № 692/2008 до 31 декември 2020 г., а от 1 януари 2021 г. — 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, раздели 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 специфичните 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“ означава масата на изпитване на лек 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 в 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:
 - і) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или

- ii) правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието; или
 - iii) право да управлява делата на предприятието;
- б) предприятия, които пряко или косвено притежават в производителя изброените в буква а) права или правомощия;
 - в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено притежава посочените в буква а) права или правомощия;
 - г) предприятия, в които производителят заедно с едно или повече от предприятията, посочени в буква а), б) или в), или в които две или повече от тези предприятия съвместно притежават изброените в буква а) права или правомощия;
 - д) предприятия, в които изброените в буква а) права или правомощия се притежават съвместно от производителя или едно или повече от свързаните с него предприятия, посочени в букви а)—г), и една или повече трети страни.

Член 4

Цели за специфични емисии

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 леки пътнически автомобили, или точки 1 и 2 от част Б на приложение I — за леки търговски превозни средства, или когато на даден производител е предоставена дерогация по член 10 — съгласно тази дерогация;

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

Член 5

Облекчения по отношение на целта от 95 g CO₂/km

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

2 леки пътнически автомобили за 2020 г.,

1,67 леки пътнически автомобили за 2021 г.,

1,33 леки пътнически автомобили за 2022 г.,

1 лек пътнически автомобил от 2023 г.,

за годината, през която е регистриран, в периода 2020—2022 г., при горна граница от 7,5 g CO₂/km за този период 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 им по член 4.
2. Споразумението за създаване на група може да се отнася за една или повече календарни години, при условие че общият срок на всяко споразумение не превишава пет календарни години, и трябва да влезе в сила на или преди 31 декември през първата календарна година, за която емисиите ще бъдат обединени. Производителите, които създават група, предоставят на Комисията следната информация:
 - а) производителите, които ще бъдат включени в групата;
 - б) производителят, определен за ръководител на групата, чрез когото ще се осъществяват контактите с групата и който ще отговаря за плащането на евентуални такси за извънредно количество емисии, начислени на групата в съответствие с член 8;
 - в) доказателства, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б);
 - г) категорията превозни средства, регистрирани като M1 или N1, за които се прилага групирането.
3. Комисията уведомява производителите, когато предложеният ръководител на групата не изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложено на групата в съответствие с член 8.
4. Производителите, включени в групата, уведомяват съвместно Комисията за всяка промяна на ръководителя на групата или неговото финансово състояние, доколкото това може да окаже влияние върху способността му да изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложена на групата в съответствие с член 8, и за всички промени на членовете на групата или за прекратяването на съществуването ѝ.

5. Производителите могат да сключват споразумения за създаване на група, ако тези споразумения са в съответствие с членове 101 и 102 от ДФЕС и ако те позволяват открито, прозрачно и недискриминационно участие при разумни търговски условия на всеки производител, който поиска да стане член на групата. Без да се засяга общата приложимост на правилата на Съюза за конкуренцията по отношение на такива групи, всички членове на групата гарантират по-специално, че в контекста на сключеното от тях споразумение за създаване на група не може да се осъществява никакъв друг вид обмен на данни или информация, освен по отношение на следното:
- а) средните специфични емисии на CO₂;
 - б) целта за специфични емисии;
 - в) общият брой на регистрираните превозни средства.
6. Параграф 5 не се прилага, когато всички производители, включени в групата, принадлежат към една и съща група свързани производители.
7. Освен при уведомяване съгласно параграф 3, производителите в група, за която е изпратена информация на Комисията, се считат за един производител за целите на изпълнението на задълженията им по член 4. В централния регистър, посочен в член 7, параграф 4, се вписват, отчитат и предоставят данни за мониторинга и отчитането по отношение на отделни производители, както и на групи производители.
8. Комисията може да определя подробните условия, които се прилагат за дадена договореност за групиране, определена съгласно параграф 5, чрез актове за изпълнение, които се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, 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, за всеки нов лек пътнически автомобил и всяко леко търговско превозно средство, регистрирани на нейната територия. Тези данни се предоставят на разположение на производителите и на посочените от тях вносителите или представители във всяка държава членка. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин. Всяка държава членка гарантира, че специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили, за които не е издадено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, се измерват и отразяват в сертификата за съответствие.
2. До 28 февруари на всяка година 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 посочения в приложение II, част Б и приложение III, част В формат.
3. По искане на Комисията държавата членка предава и пълния набор от данни, събрани съгласно параграф 1.
4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите членки съгласно настоящия член, и 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 своите предварителни 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 достъпен за обществеността.

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

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 информират Комисията за определения компетентен орган.

Компетентните органи гарантират точността и пълнотата на данните, предавани на Комисията, и [...] определят звено за контакт, което е на разположение за бърза реакция на запитвания от страна на Комисията във връзка с отстраняване на грешките и пропуските в предадените данни.

7. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни правила относно процедурите за мониторинга и отчитането на данни по параграфи 1 — 7 и за прилагането на приложение II. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.

- 7а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 за изменение на изискванията относно данните и параметрите на данните, посочени в приложения II и III.

8. Органите по одобряване на типа незабавно докладват на Комисията отклоненията в емисиите на CO₂ на превозни средства в експлоатация в сравнение със стойностите, указани в сертификатите за съответствие, които са установили в резултат на проверките, извършвани съгласно процедурата, посочена в [член 11а] от Регламент (ЕО) № 715/2007.

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

Комисията [...] приема подробни правила относно процедурите за съобщаване на тези отклонения и за вземането им предвид при изчисляването на средните специфични емисии. Тези процедури се приемат чрез актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.

9. Държавите членки следва също да събират и докладват данни в съответствие с настоящия член относно регистрациите на превозни средства от категории M2 и N2, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с 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 начислява такси за извънредно количество емисии на производителя или по целесъобразност на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.
2. Таксите за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчисляват 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 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 начините за събиране на таксите за извънредни количества емисии по параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, 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 посредством актове за изпълнение Комисията публикува 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 на 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, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.
3. За публикацията до 31 октомври 2022 г., списъкът, посочен в параграф 1, указва следното:
- а) целите за 2025 и 2030 г. за целия автомобилен парк на ЕС, посочени 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 a2021, a2025 и a2030, 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 по отношение на 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 като цяло 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 работи в свои собствени производствени съоръжения и център за проектиране.

2. Дерогация, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, може да бъде предоставена за максимален срок от пет календарни години, който подлежи на подновяване. Заявлението се подава до Комисията и включва:
 - а) наименование и лице за контакти на производителя;
 - б) доказателство, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията по параграф 1;
 - в) подробни данни за леките пътнически автомобили или леките търговски превозни средства, които той произвежда, включително масата на 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 произвеждан лек пътнически автомобил или леко търговско превозно средство.

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

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

- а) цялата информация, посочена в параграф 2, букви а) и в), включително, когато е приложимо, информация за свързани предприятия;
- б) цел, изразяваща се в 45-процентно намаление на средните специфични емисии на CO₂ през 2007 г. или, когато се подава едно заявление по отношение на няколко свързани предприятия — 45-процентно намаление на средната стойност на средните специфични емисии на CO₂ на тези предприятия през 2007 г.

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

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

5. Производител, който е получил дерогация съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху способността му да отговаря на условията за предоставяне на дерогация.
6. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 5 или по друга причина, че даден производител вече не отговаря на условията за предоставяне на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари на следващата календарна година, като уведомява производителя за това.
7. Когато производителят не изпълнява целта за специфични емисии, Комисията налага на производителя такса за извънредно количество емисии, както е предвидено в член 8.
8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, с които се установяват правила, допълващи параграфи 1 — 7 от настоящия член, по отношение на тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, съдържанието на заявленията, както и съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂.

9. При спазване на Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета²⁰ се осигурява публичен достъп до заявленията за дерогация, включително информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 5, случаите на отмяна по параграф 6 и всяко налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 7, както и мерките, приети съгласно параграф 8.

Член 11

Екологични иновации

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

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

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

Комисията може да коригира тавана, считано от 2025 г. нататък, за да вземе предвид техническия напредък. Тези мерки се изпълняват посредством делегирани актове в съответствие с член 16.

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. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2 от настоящия регламент. Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за иновативните технологии:

²⁰ Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 година относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията (ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43).

- а) намалението на CO₂, постигнато посредством използването на иновативни технологии, трябва да се дължи на доставчика или производителя;
- б) иновативните технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на CO₂;
- в) иновативните технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO₂ при стандартния цикъл на изпитване;
- г) иновативните технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO₂ при стандартния цикъл на изпитване или от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление от 10 g CO₂/km, посочени в член 1, и да не са задължителни съгласно други разпоредби на законодателството на Съюза. Считано от 1 януари 2025 г., този критерий няма да се прилага към подобренията на ефективността в климатичните системи.

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

Член 12

Емисии на CO₂ и разход на енергия в реални условия

1. Комисията извършва мониторинг и оценка на представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и потреблението на енергия в реални условия, определени [...] съгласно Регламент (ЕС) 715/2007. Тя гарантира предоставянето на информация на обществеността относно развитието на тази представителност във времето.
2. За тази цел Комисията гарантира [...], че следните параметри, свързани с емисиите на CO₂ и потреблението на енергия от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства в реални условия, се предоставят редовно на Комисията, считано от 1 януари 2021 г. от производителите, националните органи или чрез пряко предаване на данни от превозните средства, в зависимост от случая:
 - а) идентификационен номер на превозното средство;
 - б) потребление на гориво и/или електрическа енергия;
 - в) общо изминато разстояние;
 - г) за хибридните електрически превозни средства с външно зареждане, потреблението на гориво и електроенергия и изминатото разстояние, разпределени върху различните режими на движение.

Комисията обработва получените данни, за да създаде анонимен и обобщен набор от данни за целите на параграф 1. Идентификационните номера на превозното средство се използват само за целите на обработка на данни и не се съхраняват по-дълго, отколкото това е необходимо за тази цел.
3. Комисията [...] приема [...] подробната процедура за събиране и обработване на данните, посочени в [...] параграф 2, посредством актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2.

Член 13

Коригиране на М0 и ТМ0

1. Стойностите на М0 и ТМ0, посочени в части А и Б от приложение I, се коригират както следва:
 - а) до 31 октомври 2020 г., стойността на М0, в приложение I, част А, точки 1—5 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на новите леки пътнически автомобили през предходните три календарни години — 2017, 2018, и 2019 г. Новата стойност на М0 се прилага от 1 януари 2022 г. до 31 декември 2024 г.;
 - б) до 31 октомври 2022 г. стойността на М0 в приложение I, част Б, точки 1—5 се коригира в зависимост от средната маса в готовност за движение на новите леки търговски превозни средства през предходните три календарни години — 2019, 2020 и 2021 г. Новата стойност на М0 се прилага през 2024 г.;
 - в) до 31 октомври 2022 г. примерната стойност на ТМ0 за 2025 г. се определя като съответната средна маса на изпитване на новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през 2021 г.;
 - г) до 31 октомври 2024 г. и на всеки две години след това, стойностите на ТМ0 в приложение I, части А и Б се коригират в зависимост от съответната средна маса на изпитване на новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства през предходните две календарни години, като се започне от 2022 и 2023 г. Съответните нови стойности на ТМ0 се прилагат от 1 януари на календарната година, последваща датата на корекцията.
2. Комисията приема посочените в параграф 1 мерки чрез делегирани актове в съответствие с член 16.

Член 14

Преглед и доклад

1. През 2024 г. Комисията ще направи преглед [...] на ефективността на настоящия регламент [...], включително функционирането на механизма за стимулиране на превозни средства с нулеви и ниски емисии, както и на други аспекти от настоящия регламент, [...] и ще представи доклад до Европейския парламент и до Съвета с резултатите от този преглед.
- 1а. В [...] доклада, посочен в параграф 1 [...] Комисията взема предвид, наред с другото, представителността на стойностите на емисиите на CO₂ и потреблението на енергия в реални условия, определени [...] съгласно Регламент (ЕС) 715/2007, въвеждането на пазара на Съюза на превозни средства с нулеви и ниски емисии и разгръщането на инфраструктурата за зареждане, докладвано по Директива № 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²¹, в това число тяхното финансиране, [...] както и аспектите за допълнително улесняване на икономически жизнеспособен и социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и достъпна мобилност в Съюза. Комисията следва също така да определи ясен път за понататъшното намаляване на емисиите на CO₂ за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за периода след 2030 г., с цел да се допринесе [...] значително за постигането на дългосрочните цели на Парижкото споразумение.
- 1б. Посоченият в параграф 1 доклад се придружава по целесъобразност от предложение за изменение на настоящия регламент, по-специално чрез евентуалното въвеждане на цели за намаляване на емисиите след 2040 г. за пътнически автомобили и лекотоварни превозни средства.
2. Комисията взема предвид оценката, извършена съгласно член 12, 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 показателите на леките автомобили и леките търговски превозни средства по отношение на емисиите на CO₂ в реални условия.

²¹ 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. Комисията определя чрез актове за изпълнение взаимно зависимите параметри, необходими за отразяване на промени в регламентираната процедура за изпитване, която се използва за измерването на специфичните емисии на CO₂, посочена в регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 692/2008 и, по целесъобразност, Регламент (ЕС) 2017/1151 . Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2 от настоящия регламент.

3а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 с цел да адаптира формулите, посочени в приложение I, като използва методологията, приета съгласно [...] параграф 3 от настоящия член, и същевременно гарантира, че при старите и новите процедури за изпитване се прилагат съпоставимо строги изисквания за намаляване на емисиите по отношение на производителите и превозните средства с различна полезност.

Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от [...] Комитета по изменението на климата , създаден с [член 37] от [Регламент (ЕС) [...] на Европейския парламент и на Съвета²². Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²³.
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.

²² Регламент (ЕС) № [...] / [...] на Европейския парламент и на Съвета относно управлението на Енергийния съюз (ОВ L ..., ...).

²³ 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).

Член 16

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в [...] член 7, параграф 7а, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 2, и [...] член 14, параграф 3а, 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 не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
2. Делегирането на правомощия, посочено в [...] член 7, параграф 7а, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 2, и [...] член 14, параграф 3а, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

3. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
4. Делегиран акт, приет съгласно [...] член 7, параграф 7а, член 10, параграф 8, член 11, параграф 1, четвърта алинея, член 13, параграф 2, и [...] член 14, параграф 3а, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след уведомяването на Европейския парламент и Съвета за акта или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 17

Изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007

В Регламент (ЕО) № 715/2007 се добавя следният член 11а:

„Член 11а

Съответствие на емисиите на CO₂ и разхода на гориво по време на експлоатация

1. При условие, че бъдат приети и влязат в сила процедурите, посочени в параграф 2, органите по одобряване на типа проверяват, на основата на подходящи представителни извадки, дали превозните средства, въведени в експлоатация, за които те са издали одобрение на типа, съответстват на стойностите на емисиите на CO₂ и разхода на гориво, вписани в сертификатите за съответствие.
2. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с член 15, параграф 2, за да определи процедурите за проверка на съответствието по време на експлоатация за леки превозни средства по отношение на сертифицираните стойности на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво.“

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*.

Той се прилага от 1 януари 2020 г.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЧАСТ А. ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ ЗА 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:

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

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 от всеки регистриран през същата календарна година нов лек пътнически автомобил, който той е произвел.

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

$$\text{Еталонна цел за специфични емисии по WLTP} = \text{WLTPCO}_2 \cdot$$

където:

$WLTP_{CO_2}$	са средните специфични емисии на CO ₂ през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията ²⁴ и изчислени в съответствие с второто тире от член 4, параграф 3 от настоящия регламент, без да се включва намалението на емисиите на CO ₂ вследствие на прилагането на членове 5 и 11 от настоящия регламент;
$NEDC_{CO_2}$	са средните специфични емисии на CO ₂ през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията ²⁵ и изчислени в съответствие с второто тире от член 4, параграф 3 от настоящия регламент, без да се включва намалението на емисиите на CO ₂ вследствие на прилагането на членове 5 и 11 от настоящия регламент;
$NEDC_{2020target}$	е целта за специфични емисии за 2020 г., изчислена в съответствие с точки 1 и 2 от настоящото приложение.

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

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

²⁴ 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 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

²⁵ 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).

където:

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

а е 0.0333;

$M\emptyset$ е средната стойност на масата в готовност за движение (M) на новите регистрирани превозни средства в целевата година в килограми (kg);

$M0$ е 1379,88 за 2021 г. и, съгласно определеното в член 13, параграф 1, буква а), за 2022, 2023 и 2024 г.;

$M\emptyset_{2020}$ е средната стойност на масата в готовност за движение (M) на новите регистрирани превозни средства през 2020 г. в килограми (kg);

$M_{0,2020}$ е 1379.88

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

$$\text{Derogation target}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

където:

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

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

$NEDC_{2021target}$ е целта за специфични емисии за 2021 г., предоставена от Комисията съгласно член 10 от настоящия регламент.

6. Считано от 1 януари 2025 г., целите за автомобилния парк в ЕС и целите за специфичните емисии на CO₂ за даден производител се изчисляват, както следва:

6.0. EU fleet-wide target₂₀₂₁ (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.)

EU fleet-wide target₂₀₂₁ е средната стойност, изчислена спрямо броя нови регистрирани автомобили, на референтните стойности за 2021 г., определени за всеки отделен производител, спрямо когото се прилага цел за специфични емисии в съответствие с точка 4.

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

reference-value₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,measured} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

където:

WLTP_{CO₂,measured} е средната стойност, за всеки отделен производител, на измерените комбинирани емисии на CO₂ на всеки отделен нов лек пътнически автомобил, регистриран през 2020 г., както е определено и докладвано в съответствие с член 7(a)(1)(б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153;

NEDC_{2020target} и NEDC_{CO₂} са съгласно определеното в точка 3;

M_{∅2021} е средната стойност на масата в готовност за движение на новите регистрирани пътнически автомобили на съответния производител през 2021 г. в килограми (kg);

M₀ е 1379.88²⁶

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} са съгласно определеното в точка 4.

6.1. Цели за автомобилния парк в ЕС за 2025 и 2030 г.

6.1.1. Цел за автомобилния парк в ЕС (EU fleet-wide target) за периода 2025—2029 г.

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

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₁ (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) [...] е съгласно определеното в точка 6.0.

Reduction factor₂₀₂₅ е намалението, посочено в член 1, параграф 4, буква а)

²⁶ Също съгласно посоченото в точка 4.

6.1.2. Цел за автомобилния парк в 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 (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) [...] е съгласно
определеното в точка 6.0.

Reduction factor₂₀₃₀ е намалението, посочено в член 1, параграф 5, буква а)

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

6.2.1. От 2025 г. до 2029 г.

$$\text{Референтната цел за специфични емисии} = \text{EU fleet-wide target}_{2025} + a_{2025} \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

където:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1

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

където:

a₂₀₂₁ е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към изпитвателната маса (обяснителна променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всяко отделно превозно средство от автомобилния парк на ЕС през 2021 г.

average emissions₂₀₂₁ е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички новорегистрирани превозни средства през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4

TM е средната изпитвателна маса в килограми на всички новорегистрирани превозни средства на производителя през съответната календарна година

TM₀ е стойността, определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г)

6.2.2. От 2030 г. нататък

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

където:

$EU\ fleet\text{-}wide\ target_{2030}$ (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.2

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

където:

a_{2021} е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към изпитвателната маса (обяснителна променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всяко отделно превозно средство от автомобилния парк на ЕС през 2021 г.

$average\ emissions_{2021}$ е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички новорегистрирани превозни средства през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4

TM е средната изпитвателна маса в килограми на всички новорегистрирани превозни средства на производителя през съответната календарна година

TM₀ е стойността, определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г)

6.3. Цел за специфичните емисии от 2025 г. нататък

Specific emissions target = specific emissions reference target · ZLEV factor

където:

Еталонна цел за специфични емисии е еталонната цел за специфичните емисии на CO₂, определена в съответствие с точка 6.2.1 за периода 2025 — 2029 г. и точка 6.2.2 за периода от 2030 г. нататък

ZLEV factor е (1+y-x), освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0

където:

y е делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV) в автомобилния парк на производителя на новорегистрираните леки пътнически автомобили, изчислен като общия брой на превозни средства с нулеви и ниски емисии, като всеки от тях се брой като ZLEV_{specific} в съответствие с формулата по-долу, разделен на общия брой на леките пътнически автомобили, регистрирани през съответната календарна година

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x е 15 % за годините от 2025 до 2029 и [35] % от 2030 г. нататък.

ЧАСТ Б. ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА CO₂ ЗА ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1. През 2020 г. специфичните емисии на CO₂ за всяко леко търговско превозно средство се определят в съответствие със следната формула:

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

където:

M	=	масата в готовност за движение на превозното средство в килограми (kg)
M ₀	=	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 от всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано през същата календарна година, което той е произвел.

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

Еталонната цел за специфични емисии по WLTP = · където:

$WLTP_{CO_2}^{WLTP_{CO_2}}$ са средните специфични емисии на CO₂ през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, без да се включва намалението на емисиите на CO₂ вследствие на прилагането на член 11 от настоящия регламент;

$NEDC_{CO_2}$ са средните специфични емисии на CO₂ през 2020 г., определени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1152 на Комисията, без да се включва намалението на емисиите на CO₂ вследствие на прилагането на член 11 от настоящия регламент;

$NEDC_{2020target}$ е целта за специфични емисии за 2020 г., изчислена в съответствие с точки 1 и 2 от настоящото приложение.

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

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

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_{ϕ} е средната стойност на масата в готовност за движение (M) на новите регистрирани леки търговски превозни средства в съответната целева година в килограми (kg);

M_0 е 1766,4 за 2020 г.; за 2021, 2022 и 2023 г. — стойността, приета в съответствие с член 13, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 510/2011; за 2024 г. — стойността, приета в съответствие с член 13, параграф 1, буква б) от настоящия регламент;

$M_{\phi 2020}$ е средната стойност на масата в готовност за движение (M) на новите регистрирани леки търговски превозни средства през 2020 г. в килограми (kg);

$M_{0,2020}$ е 1 766.4.

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

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

където:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ 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 специфични емисии за 2021 г., предоставена от Комисията съгласно член 10 от настоящия регламент.

6. Считано от 1 януари 2025 г., целите за автомобилния парк в ЕС и целите за специфичните емисии на CO₂ за даден производител се изчисляват, както следва:

6.0. EU fleet-wide target₂₀₂₁ (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.)

EU fleet-wide target₂₀₂₁ е средната стойност, изчислена спрямо броя нови регистрирани леки търговски превозни средства, на референтните стойности за 2021 г., определени за всеки отделен производител, спрямо когото се прилага цел за специфични емисии в съответствие с точка 4.

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

reference-value₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,measured} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

където:

WLTP_{CO₂,measured} е средната стойност, за всеки отделен производител, на измерените комбинирани емисии на CO₂ на всяко отделно ново леко търговско превозно средство, регистрирано през 2020 г., както е определено и докладвано в съответствие с член 7(a)(1)(б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152;

NEDC_{2020target} и NEDC_{CO₂} са съгласно определеното в точка 3;

M_{∅2021} е средната стойност на масата в готовност за движение на новите регистрирани леки търговски превозни средства на съответния производител през 2021 г. в килограми (kg);

M₀ е стойността M₀ съгласно определеното в точка 4 за 2021 г.;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} са съгласно определеното в точка 4.

6.1. Цели за автомобилния парк в ЕС за 2025 и 2030 г.

6.1.1. Цел за автомобилния парк в 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 (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) [...] 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 в 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 (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) [...] е съгласно
определеното в точка 6.0.

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

6.2. Цел за специфичните емисии от 2025 г. нататък

6.2.1. От 2025 г. до 2029 г.

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

където:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2025}$ (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) е стойност, определена в съответствие с точка 6.1.1

α е a_{2025} , когато средната изпитвателна маса на новорегистрираните 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 новорегистрираните превозни средства на производителя е по-голяма от стойността TM_0 , определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г),

където:

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

a_{2021} е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към изпитвателната маса (обяснителна променлива) и специфичните емисии на CO_2 (зависима променлива) на всяко ново регистрирано превозно средство от автомобилния парк на ЕС през 2021 г.

$average \text{ emissions}_{2021}$ е средната стойност за специфичните емисии на CO_2 на всички новорегистрирани превозни средства през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4

TM е средната изпитвателна маса в килограми на всички новорегистрирани превозни средства на производителя през съответната календарна година

TM_0 е стойността, определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г)

6.2.2. От 2030 г. нататък

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

където:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2030}$ (цели за автомобилния парк в ЕС за 2021 г.) е стойност, определена в съответствие с точка 6.2.1

α е a_{2030} , когато средната изпитвателна маса на новорегистрираните 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 новорегистрираните 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} е наклонът на най-добре съответстващата права линия, изчислена чрез прилагане на линейния метод на най-малките квадрати към изпитвателната маса (обяснителна променлива) и специфичните емисии на CO₂ (зависима променлива) на всяко ново регистрирано превозно средство от автомобилния парк на ЕС през 2021 г.

$average \text{ emissions}_{2021}$ е средната стойност за специфичните емисии на CO₂ на всички новорегистрирани превозни средства през 2021 г. на производителите, за които се изчислява целта за специфичните емисии в съответствие с точка 4

TM е средната изпитвателна маса в килограми на всички новорегистрирани превозни средства на производителя през съответната календарна година

TM_0 е стойността, определена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г)

6.3. Цел за специфичните емисии от 2025 г. нататък

6.3.1. В периода 2025—2029 г.

Цел за специфични емисии = (specific emissions reference target – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₂₅)) · ZLEV factor

където:

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

$\emptyset_{\text{targets}}$ е претеглената спрямо броя на новорегистрираните 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 factor е $(1+y-x)$, освен ако тази стойност е по-голяма от 1,05 или по-малка от 1,0, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0

където:

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

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

x е 15 %

6.3.2. От 2030 г. нататък

Цел за специфични емисии = (specific emissions reference target – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₃₀)) · ZLEV factor

където:

Еталонна цел за специфични емисии е еталонната цел за специфични емисии за производителя, определена в съответствие с точка 6.2.2

$\emptyset_{\text{targets}}$ е претеглената спрямо броя на новорегистрираните леки търговски превозни средства на всеки отделен производител средна стойност на всички цели за специфичните 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, в които случаи се използва съответно стойност 1,05 или 1,0

където:

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

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

x 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 CO₂

1. Държавите членки отчитат за всяка календарна година следните подробни данни за всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран на тяхна територия като превозно средство от категория М1 :
- а) производител;
 - б) номер на одобрението на типа с 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) междуосово разстояние, широчина на колята на управляемата ос и широчина на колята на друга ос;
 - 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) изпитвателна маса по WLTP;
 - р) коефициенти на отклонение и на проверка, посочени в точка 3.2.8 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153;
 - с) категория на регистрираното превозно средство;

- т) идентификационен номер на фамилията превозни средства;
- у) пробег в електрически режим на задвижване, когато е приложимо.

Държавите членки предоставят на разположение на Комисията, в съответствие с член 7, всички параметри, изброени в тази точка, както е посочено във формата от раздел 2 на част Б.

2. Подробните данни, посочени в точка 1, се вземат от сертификата за съответствие за съответния лек 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 всеки от двата вида гориво, държавите членки използват само стойността, измерена за газа.

3. Държавите членки определят за всяка календарна година:

- а) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, които са предмет на ЕО одобряване на типа;
- б) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с индивидуално одобряване;
- в) общия брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили, с национално одобряване за малки серии.

ЧАСТ Б — Формат за предаване на данните

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

Раздел 1 — Обобщени данни от мониторинга

Държава членка ²⁷	
Година	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили , които са предмет на ЕО одобряване на типа	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с индивидуално одобряване	
Общ брой нови регистрации на нови леки пътнически автомобили с национално одобряване за малки серии	

²⁷ Кодове ISO 3166 alpha-2 с изключение на Гърция и Обединеното кралство, за които кодовете са съответно „EL“ и „UK“.

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

Позоваване на 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 превозни средства, попадащи в обхвата 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)	Междусосово разстояние
	Широчина на колеята на управляемата ос (ос 1)
	Широчина на колеята на друга ос (ос 2)

й)	Вид гориво
	Горивен режим
к)	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 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)	Изпитвателна маса 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 приложимо

Бележки:

¹ За превозни средства с национално одобряване за малки серии (NSS) или индивидуално одобряване (IVA) наименованието на производителя се посочва в колоната „Наименование на производителя в регистър 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 ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

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

1. Подробни данни

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

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

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

- о) идентификационен номер на превозното средство;
- п) изпитвателна маса по WLTP;
- р) коефициенти на отклонение и на проверка, посочени в точка 3.2.8 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152;
- с) идентификационен номер на фамилията превозни средства, определен в съответствие с точка 5.0 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151;
- т) пробег в електрически режим на задвижване, когато е приложимо.

Държавите членки предоставят на разположение на Комисията, в съответствие с член 7, всички параметри, изброени в тази точка, както е посочено във формата 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 (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 (комплектованото) превозно средство: данните, определени в точка 1.1, букви а), б), в), г), д), ж), з), и), н) и о);
- в) 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 посочените в букви а) и б) от настоящата точка данни за базовото превозно средство, вместо тях държавата членка предоставя данни по отношение на 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 всеки от 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 с индивидуално одобрение;
 - г) общия брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства с одобрение на национално равнище за малки серии.

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

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

1. Брой регистрирани нови леки търговски превозни средства

Държавите членки определят броя на новите леки търговски превозни средства, регистрирани на тяхната територия през съответната година на мониторинг, 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 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.

За 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 упражнява прекален натиск върху производителя на базовото превозно средство, Комисията предлага специфична процедура за мониторинг и, когато е уместно, прави необходимите изменения на съответното законодателство относно одобрението на типа.

Въпреки че при изчисляването на целите 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 представлява 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:

<i>Раздел 1 — Обобщени данни от мониторинга</i>	
Държава членка ²⁸	
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 с национално одобрение на типа за малки серии	
Общ брой нови регистрации на нови леки търговски превозни средства, за които се изисква многоетапно одобрение на типа (ако има такива)	

²⁸ Кодове ISO 3166 alpha-2 с изключение на Гърция и Обединеното кралство, за които кодовете са съответно „EL“ и „UK“.

<i>Раздел 2 — Подробни данни от мониторинга — запис за едно превозно средство</i>	
Позоваване на раздел 1.1 от част А	Подробни данни за всяко регистрирано превозно средство(1)
а)	Наименование на производителя — стандартно наименование в ЕС(2)
	Наименование на производителя — декларирано за сегмента на ПОО 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)	Междусосово разстояние
	Широчина на колята на управляемата ос (ос 1)
	Широчина на колята на друга ос (ос 2)
к)	Вид гориво
	Горивен режим
л)	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)	Изпитвателна маса 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 ²⁹	Предварително определена маса (когато е приложимо в случай на превозни средства с многоетапно одобряване)

²⁹ При превозни средства с многоетапно одобрение на типа масата в готовност за движение и технически допустимата максимална маса с товар на базовото превозно средство могат да бъдат заменени с предварително определената маса, посочена в информацията за одобряване на типа в съответствие с точка 2.17.2 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО.

Бележки:

- (1) Когато при превозни средства с многоетапно одобрение на типа не е възможно да бъдат предоставени данни за базовото превозно средство, държавата членка предоставя като минимум посочените в настоящия формат данни за напълно комплектованото превозно средство.
- (2) За превозни средства с национално одобряване за малки серии (NSS) или индивидуално одобряване (IVA) наименованието на производителя се посочва в колоната „Наименование на производителя в регистър на държавата членка“, докато в колоната „Наименование на производителя — стандартно наименование в ЕС“ се посочва: „AA-NSS“ или „AA-IVA“ — според случая.
- (3) За превозните средства с многоетапно одобрение на типа се посочва производителят на базовото (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 на типа се посочва технически допустимата максимална маса с товар на базовото превозно средство.
- (5) При превозни средства с многоетапно одобрение на типа масата в готовност за движение и технически допустимата максимална маса с товар на базовото превозно средство могат да бъдат заменени с предварително определената маса, посочена в информацията за одобряване на типа в съответствие с точка 2.17.2 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО.

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 003, 7.1.2015 г., стр. 1) (ОВ L 221, 26.8.2017 г., стр. 4)
Делегиран регламент (ЕС) 2017/1502 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 072, 10.3.2012 г., стр. 2)
Регламент (ЕС) № 253/2014 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 084, 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 СЪОТВЕТВИЕТО

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 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 д)	Член 3, параграф 1, буква й)	—
Член 3, параграф 1, букви е) и ж)	Член 3, параграф 1, букви з) и и)	Член 3, параграф 1, букви з) и и)
—	—	Член 3, параграф 1, букви й), к) и л)
Член 3, параграф 1, буква к)	—	—
Член 3, параграф 2	Член 3, параграф 2	Член 3, параграф 2
Член 4, параграф 1	—	—

—	—	Член 4, параграф 1, уводен текст
—	—	Член 4, параграф 1, буква а)
—	Член 4, първа алинея	Член 4, параграф 1, буква б)
—	—	Член 4, параграф 1, буква в)
—	Член 4, втора алинея	Член 4, параграф 2
Член 4, втора алинея	Член 4, трета алинея	Член 4, параграф 3
Член 5	Член 5	—
Член 5а	—	Член 5
Член 6	Член 6	—
Член 7, параграф 1	Член 7, параграф 1	Член 6, параграф 1
Член 7, параграф 2, букви а), б) и в)	Член 7, параграф 2, букви а), б) и в)	Член 6, параграф 2, букви а), б) и в)
—	—	Член 6, параграф 2, буква г)
Член 7, параграф 3	Член 7, параграф 3	Член 6, параграф 3
Член 7, параграф 4	Член 7, параграф 4	Член 6, параграф 4
Член 7, параграф 5	Член 7, параграф 5	Член 6, параграф 5
Член 7, параграф 6	Член 7, параграф 6	Член 6, параграф 6
Член 7, параграф 7	Член 7, параграф 7	Член 6, параграф 7
Член 8, параграф 1	Член 8, параграф 1	Член 7, параграф 1
Член 8, параграф 2	Член 8, параграф 2	Член 7, параграф 2
Член 8, параграф 3	Член 8, параграф 3	Член 7, параграф 3
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 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 8, параграф 6	Член 8, параграф 7	—
Член 8, параграф 7	—	Член 7, параграф 6, първата алинея
—	—	Член 7, параграф 6, втора алинея
—	Член 8, параграф 8	—
Член 8, параграф 8	—	—
Член 8, параграф 9	Член 8, параграф 9	Член 7, параграф 7
—	—	Член 7, параграф 8
—	Член 8, параграф 10	Член 7, параграф 9
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
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
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), б), в), г) и д)	Член 10, параграф 1, букви а), б), в), г) и д)	Член 9, параграф 1, букви а), б), в), г) и д)
—	—	Член 9, параграф 1, буква е)
Член 10, параграф 2	Член 10, параграф 2	Член 9, параграф 2
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
Член 11, параграф 4, първата алинея	—	Член 10, параграф 4, първата 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)	—	—
Член 11, параграф 4, втора алинея, буква в)	—	Член 10, параграф 4, втора алинея, буква б)
Член 11, параграф 4, трета и четвърта алинеи	—	Член 10, параграф 4, трета и четвърта алинеи
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, първата алинея	Член 12, параграф 1, първата алинея	Член 11, параграф 1, първата 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
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, параграф 1
—	—	Член 12, параграф 2
—	—	Член 12, параграф 3
Член 13, параграф 1	—	—
—	—	Член 13, заглавие
—	—	Член 13, параграф 1, първа алинея, уводен текст
Член 13, параграф 2, първата алинея	—	Член 13, параграф 1, буква а)
—	Член 13, параграф 2	Член 13, параграф 1, буква б)
—	—	Член 13, параграф 1, букви в) и г)
Член 13, параграф 2, втора алинея	—	—
Член 13, параграф 2, трета алинея	—	Член 13, параграф 2
—	Член 13, параграф 1	Член 14, параграф 1
—	Член 13, параграф 4	—
—	Член 13, параграф 5	—
Член 13, параграф 3	Член 13, параграф 6	Член 14, параграф 2
Член 13, параграф 4	—	—
Член 13, параграф 5	—	—

Член 13, параграф 6	Член 13, параграф 3	—
Член 13, параграф 7	—	Член 14, параграф 3
Член 14, параграф 1	Член 14, параграф 1	Член 15, параграф 1
Член 14, параграф 2	Член 14, параграф 2	Член 15, параграф 2
Член 14, параграф 3	Член 14, параграф 3	Член 15, параграф 3
Член 14а, параграф 1	Член 15, параграф 3	Член 16, параграф 1
Член 14а, параграф 2	Член 15, параграф 1	Член 16, параграф 2
Член 14а, параграф 3	Член 16	Член 16, параграф 3
Член 14а, параграф 4	Член 15, параграф 2	—
Член 14а, параграф 5	Член 17	—
—	—	Член 17
Член 15	—	Член 17
Член 16	Член 18	Член 18
Приложение I	—	Приложение I, част А
—	Приложение I	Приложение I, част Б
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