

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 28.10.2009  
COM(2009)593 окончателен

2009/0173 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**За определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства**

{SEC(2009) 1454}

{SEC(2009) 1455}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### Контекст на предложението

- Основания и цели на предложението

Вътрешният пазар се състои от област без вътрешни граници, в която трябва да се гарантира свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали.

Целта на Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации за изменението на климата, която беше одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета от 15 декември 1993 г.<sup>1</sup>, е да се стабилизируют концентрациите на парникови газове в атмосферата на ниво, което би предотвратило опасно антропогенно въздействие върху климатичната система. С оглед постигането на тази цел, увеличението на световната средногодишна температура на повърхността не следва да надхвърля нивата от преди началото на индустриализацията с повече от 2°C. Четвъртият доклад за оценка на Междуправителственият комитет по изменението на климата показва, че с оглед постигането на тази цел, световните емисии на парникови газове трябва да достигнат своя максимум до 2020 г. На заседанието на Европейския съвет през март 2007 г. беше поет твърд ангажимент за намаляване на общите нива на парниковите газове на Общността с поне 20 % под нивата от 1990 г. до 2020 г. и с 30 %, при условие че другите развити страни се ангажират да постигнат сравнимо намаляване на емисиите и икономически по-напредналите развити страни допринесат в съответствие с възможностите си. Пакетът в областта на климата и енергетиката, договорен през декември миналата година, включи тези цели в правото. Решение 406/2009/ЕО предвижда намаление със средно 10 % в сравнение с нивата от 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на ЕС за търговия с емисии, включително автомобилния транспорт. Един от аспектите на тези ангажименти е, че всички държави-членки ще трябва значително да намалят емисиите от автомобилния транспорт.

Леките търговски превозни средства се използват най-вече от предприятията, включително малки и средни предприятия, и понастоящем леките търговски превозни средства съставляват около 12 % от целия автомобилен парк. Услугите, предоставяни чрез леките търговски превозни средства, са незаменими за отговаряне на ежедневните нужди на хората. Автомобилният транспорт е значителен източник на заетост и растеж в много региони на ЕС. При все това, използването на превозни средства оказва съществено въздействие върху промяната на климата. Делът на леките търговски превозни средства в общо регистрираните лекотоварни превозни средства в автомобилния парк (пътнически автомобили и леки търговски превозни средства) се увеличаваше с постоянен темп от 1995 г. до 2007 г. Средното намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> за периода 2002—2007 г. за леки търговски превозни средства беше в размер на 0,4—0,5 % годишно и тези много ограничени подобрения в ефективността на използване на горивото бяха компенсирани от увеличение на търсенето на транспорт и размера на превозните средства. Макар че ЕС като цяло намали своите емисии на парникови газове (ПГ) с приблизително 9 % за периода 1990—2007 г. и емисиите намаляват в секторите, в които не се извършва превоз, емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта са се увеличили с 29 %. Въпреки значителните подобрения в технологията на

---

<sup>1</sup> ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

двигателите за превозни средства, особено в ефективността на използване на горивото, което също така означава по-малко емисии на CO<sub>2</sub>, търсенето на транспорт и размерите на превозните средства са се увеличили и напредъкът е твърде бавен с оглед на комплексната цел на Общността за средни емисии от нови пътнически автомобили в размер на 120 g CO<sub>2</sub>/km.

Целта на настоящото предложение е постепенно намаляване на средните емисии на CO<sub>2</sub> от леки търговски превозни средства на 175g CO<sub>2</sub>/km от 2014 г до 2016 г. Настоящото предложение е част от цялостния подход, предложен от Комисията, и допринася за постигане на 10g CO<sub>2</sub>/km, които се изискват с цел изпълнение на целта на Общността от 120 g CO<sub>2</sub>/km, заложен в Съобщение COM(2007) 19.

Приемането на цели на Общността за нови леки търговски превозни средства е необходимо за избягване на раздробяването на вътрешния пазар в резултат на приемането на различни мерки на нивото на държавите-членки. Целите на Общността осигуряват на производителите повече сигурност при планирането и повече гъвкавост при постигането на изискванията за намаляване на CO<sub>2</sub> отколкото биха били осигурени от отделни национални цели за намаляване на емисиите.

Освен това определянето на стандарти за емисии на CO<sub>2</sub> за нови леки търговски превозни средства е необходимо за избягване на риск от регулаторен пропуск в резултат на известно припокриване между регистрациите на пътнически автомобили и леки търговски превозни средства. Понастоящем много превозни средства, които са типово одобрени като пътнически автомобили, се регистрират като леки търговски превозни средства, често с цел да се извлече изгода от намаленото данъчно облагане или други данъчни стимули. Макар че обхватът на законодателството относно пътническите автомобили (като настоящото предложение) да е свързан с типа на превозното средство според типовото одобрение (независимо как е регистрирано), липсата на регулиране за леки търговски превозни средства би могла да създаде значителен риск от пазарни реакции, водещи до типово одобряване на по-големи пътнически автомобили като леки търговски превозни средства. Това би означавало, че тези превозни средства с високо ниво на изгорели газове биха останали извън обхвата на стандартите за емисии на CO<sub>2</sub>.

Целта на настоящия регламент е създаване на стимули, така че автомобилната промишленост да инвестира в нови технологии. Регламентът активно насърчава екологичните нововъведения и взема под внимание бъдещи технологични развития. По този начин се повишава конкурентоспособността на европейската промишленост и се създават по-висококачествени работни места.

- **Общ контекст**

Комисията първо прие стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили през 1995 г. Стратегията беше основана на три стълба: доброволни ангажименти от автомобилната промишленост да намали емисиите от пътнически автомобили, подобрения в информацията за потребителите и насърчаване използването на икономични автомобили чрез данъчни мерки.

В своите заключения от 10 октомври 2000 г. Съветът по околна среда поиска от Комисията да проучи мерки за намаляване на емисиите на парникови газове по отношение на леките търговски превозни средства. На 7 февруари 2007 г. Комисията

прие две паралелни съобщения: Съобщение относно резултатите от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически леки автомобили и лекотоварните автомобили и Съобщение относно конкурентна регулаторна рамка за автомобилния сектор през 21-ви век CARS 21 („Съобщенията“). В съобщенията се подчертава, че целта на Общността за средни емисии от новия парк от леки автомобили 120g CO<sub>2</sub>/km няма да може да бъде достигната преди 2012 г. без допълнителни мерки. Поради това в съобщенията бе предложено възприемането на комплексен подход за достигане на целта на Общността и бе обявено, че Комисията ще предложи законодателна рамка за постигане на целта на Общността като се наблегне на задължителни намаления на емисиите на CO<sub>2</sub>, за да се постигне целта от 130 g CO<sub>2</sub>/km средно за новия парк от леки автомобили чрез подобрения в технологията на двигателите на автомобилите, и допълнително намаление от 10 g CO<sub>2</sub>/km, или неговия еквивалент, ако е технически необходимо, чрез други технологични подобрения. Тези подобрения включват напредък в ефективността на използване на горивото при леките търговски превозни средства.

В съобщенията бе подчертано, че със законодателната рамка за постигане на целта за средния нов автомобилен парк трябва да се гарантират неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели на мерките за намаляване на емисиите, съобразени с многообразието на европейската автомобилна промишленост, и да се избегне всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между производителите на автомобили. Законодателната рамка трябва да бъде съвместима с общите цели на Общността за намаляване на емисиите.

През май 2007 г. Съветът по конкурентоспособността се обяви в подкрепа на „цялостен подход, в съответствие с предложението на Комисията, за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от моторни превозни средства“ и подчерта „че всички участници в процеса трябва да дадат своя принос за намаляване на вредните за климата емисии“<sup>2</sup>.

В допълнение, на 28 юни 2007 г. Съветът прикани Комисията да изготви предложение за подобряване на ефективността на използване на горивото при леките търговски превозни средства.<sup>3</sup>

- Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Директива 2004/3/ЕО<sup>4</sup> за изменение на Директиви 70/156/ЕИО и 80/1268/ЕИО на Съвета относно измерването на емисиите от въглероден двуокис и на разхода на гориво на моторните превозни средства от категория N1

- Съгласуваност с други политики и цели на Съюза

Предложението е съгласувано с трите стълба на Лисабонската стратегия, тъй като по-строгите изисквания за емисиите на CO<sub>2</sub> и ефективността на използване на горивото следва да стимулират разработването и прилагането на нови екологични технологии, които на свой ред биха могли да насърчат износ на технологии и превозни средства с висока добавена стойност към нововъзникващи пазари, където петролът е ограничен, и да насърчат създаването на висококачествени работни места в Европа.

---

<sup>2</sup> Заключение на Съвета по конкурентоспособността, приети на 21—22 май 2007 г. (9671/07)

<sup>3</sup> Заключение на Съвета по околната среда, приети на 28 юни 2007 г. (11483/07)

<sup>4</sup> Директива 2004/3/ЕО ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 36.

Предложението също така допринася към обновената стратегия за устойчиво развитие, приета от Европейския съвет през юни 2006 г., като спомага за по-устойчива мобилност. Постигането на по-устойчив транспорт би улеснило постигането на други цели по устойчиво развитие. Тази връзка е особено силна между транспорта, промяната на климата, общественото здраве, съхранението на природните ресурси и използването на енергия.

Целите на предложението също така ще допринесат за постигане на целта на Общността за намаление с поне 20 % на емисиите на парникови газове до 2020 г. поради значителния принос на транспорта към емисиите от сектори от икономиката, които не са включени в системата на ЕС за търговия с емисии. Предложението също така е съгласувано с и допълва Регламент (ЕО) № 443/2009 за определяне на стандарти за емисии на CO<sub>2</sub> от пътнически автомобили.

Предложението ще въведе конкретна мярка за постигане на целевите стойности и следователно ще затвърди водещата позиция на ЕС по отношението на изменението на климата в подготвителния етап на конференцията на ООН за изменението на климата в Копенхаген през декември 2009 г.

## **1. КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- Консултация със заинтересованите страни

### Методи за консултиране, основни целеви сектори и общ профил на запитаните

Процесът на консултации със заинтересованите страни включваше публична консултация в интернет и две срещи със заинтересовани страни.

- Между май и юни 2007 г. беше проведена публична консултация в интернет с цел събиране на мненията на всички заинтересовани страни и членове на обществеността относно прилагането на преработената стратегия за намаляване на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства. Това включваше мерки за намаляване на емисиите от леки търговски превозни средства. Мнозинството от отговорите, получени по време на консултацията, са на разположение на адрес: [http://ec.europa.eu/reducing\\_co2\\_emissions\\_from\\_cars/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm)
- С цел допълване на консултацията в интернет, на 2 септември 2008 г. и на 9 март 2009 г. Комисията организира две срещи със заинтересовани страни. Така на заинтересованите страни, пряко засегнати от предстоящото законодателство (автомобилна промишленост, доставчици, екологични неправителствени организации, социални партньори и държави-членки) беше предоставена възможност да представят своите позиции. В приложения II и III към оценката на въздействието, придружаваща предложението, са представени резюмета от двете срещи.

В допълнение беше извършено външно проучване за изследване на възможни регулаторни подходи за намаляване на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства и беше

разработено проучване, състоящо се от два доклада: „Оценка на варианти за законодателство относно емисиите на CO<sub>2</sub> от леки търговски превозни средства“<sup>5</sup> и „Оценка по отношение на дългосрочни цели за емисии на CO<sub>2</sub> за пътнически автомобили и микробуси“<sup>6</sup>. Проучването беше част от проект, наречен „Въздействия на регулаторни варианти за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили, по-специално по отношение на автомобилните производители“ в рамковия договор ENV.C.5/FRA/2006/0071 (служебно запитване ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). Анализът на алтернативните политически варианти се основава на заключенията от това проучване.

Информацията от заинтересованите страни беше взета под внимание при оценяване на различните възможни варианти за регулиране на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки търговски превозни средства, по-специално по отношение на изготвянето на законодателството, възможни странични ефекти и отраженията върху конкуренцията на автомобилните пазари, глобалната конкурентоспособност на промишлеността и екологичните резултати. Беше използван външен експертен опит за оценка на различните налични варианти, включително въпроси, повдигнати по време на процеса на консултация (външният изпълнител присъства на публичните обсъждания).

#### Обобщение на отговорите и начина, по който са взети предвид

Информацията, събрана от консултацията със заинтересованите страни, беше взета под внимание при изготвянето на предложената схема. Подробностите относно начина, по който беше извършено това, са изложени в доклада за оценка на въздействието, който придружава настоящото предложение.

- Събиране и използване на експертни становища

#### Научни експертни становища/засегнати области

(1) Експертни становища от автомобилната промишленост, включително производители и (2) експертен опит при моделирането, предоставен от външни консултанти

#### Използвана методика

Моделиране с формални математически модели и изчисления въз основа на статистически данни

---

<sup>5</sup> Този доклад е на разположение на интернет страницата Еуропа на следния адрес: [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final\\_report\\_lcv\\_co2\\_250209.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf)

<sup>6</sup> Този доклад е на разположение на интернет страницата Еуропа на следния адрес: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

### Основни организации/експерти, обект на консултации

Държавни органи, отраслови асоциации, търговски организации, екологични организации, потребителски организации и външни консултанти

### Обобщение на получените и използвани мнения

Полученото мнение на външния консултант беше използвано за оценка на въздействията на различните варианти на политики за постигане на целите на предложението. Тези варианти и техните въздействия са описани в оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение.

### Използвани методи за запознаване на обществеността с експертните мнения

Осъществено в подкрепа на оценката на въздействието изследване, заедно с предходни анализи, ще бъдат достъпни на следния интернет адрес:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_studies.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm)

- Оценка на въздействието

При оценката на въздействието бяха разгледани пет основни възможности:

Първите два разгледани варианта бяха да се определи линейна крива, показваща стойността на CO<sub>2</sub>, която трябва да бъде постигната за дадено превозно средство като функция от неговата „ползност“ (маса), така че средно за нови леки търговски превозни средства през (1) 2012 г. и (2) 2013—2015 г. да бъде постигната целта от 175 g CO<sub>2</sub>/km.

Следващите два варианта бяха основани на същата цел (175 g CO<sub>2</sub>/km) и за същите години (съответно 2012 г. и 2013—2015 г.), но въз основа на линейна крива, определяща стойността на CO<sub>2</sub>, която трябва да бъде постигната, като функция на алтернативна „ползност“, а именно опорната площ.

Петият и последен вариант беше производителите да бъдат задължени да постигнат определен процент намаление в съответствие с необходимото намаление, за да се постигне целта от 175 g CO<sub>2</sub>/km през 2012—2015 г. в сравнение със ситуацията през 2007 г.

В оценката на въздействието бяха проучени различни механизми за гъвкавост, включително усредняване и групиране на автомобилния парк, както и механизъм за осигуряване на спазването. В допълнение към петте политически варианта бяха анализирани няколко нива на дългосрочната цел, вариращи от 160 до 125 g CO<sub>2</sub>/km за 2020 г.

Подробно бяха разгледани възможните икономически, социални и екологични въздействия. Подробната оценка на вариантите е дадена в оценката на въздействието, придружаваща предложението, която се намира на следния адрес в интернет:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_home.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm)

- Обобщение на предлаганото действие



Предложението представлява последващо действие от стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства и допълва Регламент (ЕО) № 443/2009 (Регламент за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови пътнически автомобили). То цели намаляване на въздействието на лекотоварни превозни средства върху климата като гарантира, че средните специфични емисии от нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността, не превишава 175 g CO<sub>2</sub>/km. Тази целева стойност ще бъде постигната постепенно от януари 2014 г. нататък до пълно съответствие на новия парк от леки търговски превозни средства считано от 2016 г.

Началната дата за стандарта за емисии на CO<sub>2</sub> за леки търговски превозни средства е съгласувана с времевата рамка за приемане на предложението за регламент за определяне на подобни стандарти за пътнически автомобили, считано от 2012 г., от страна на Комисията. Това показва влизане в сила на стандарта за леки търговски превозни средства от 2014 г. В допълнение към включването на дългосрочната цел от 95 g/km считано от 2020 г. в Регламент (ЕО) № 443/2009, настоящото предложение определя цел от 135 g/km за леки търговски превозни средства, която да бъде постигната от 2020 г. нататък, чиято постижимост е предмет на потвърждаване въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието.

Ключовите аспекти на предложението са:

- Предложението ще се прилага по отношение на леки търговски превозни средства от категория N1 с базова маса, която не превишава 2610 kg, и превозни средства, за които типовото одобрение е било разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Превозни средства от категории N2 и M2 с базова маса, отговаряща на горните критерии, ще бъдат включени за целите на наблюдението, като тяхното пълно включване ще бъде разгледано при преразглеждане
- Предложението определя цели за специфични емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки търговски превозни средства в Общността като функция на тяхната маса. Целите ще се прилагат към средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> за g/km за нови леки търговски превозни средства за всеки производител, които се регистрират в ЕС през всяка календарна година. Производителите могат да се групират с оглед постигане на техните цели. Ако двама или повече производители се групират, групата ще бъде разглеждана като един производител при определяне на нейното спазване на целите.
- Предложението включва стимули за ранно развиване на пазара на леки търговски превозни средства с ниски емисии чрез временно отпускане на кредити
- Предложението включва разпоредби за насърчаване на екологичните нововъведения (т.е. технологии за намаляване на CO<sub>2</sub>, които не са обхванати от цикъла на изпитване, по време на който се измерват емисии на CO<sub>2</sub>). В съответствие с тази разпоредба от средната стойност на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на производителя могат да бъдат приспадани до 7 g/km за новаторски технологии, които намаляват емисиите, въз основа на независимо проверени данни.
- Държавите-членки ще бъдат задължени да събират данни за новите леки търговски превозни средства, регистрирани на тяхната територия, и да докладват тези данни на Комисията с цел оценка на спазването на целите.

- Ако даден производител не изпълни своята цел, той ще трябва да заплати такса за извънредно количество емисии. Таксата ще се изчислява чрез умножаване на грамовете CO<sub>2</sub> за километър, с които производителят е превишил своята цел, по броя на новите регистрирани превозни средства и по таксата за извънредно количество емисии, изчислена като функция на годината и отклонението от целта.
- Предложението предвиди алтернативни целеви стойности за намаляване на емисиите за производители, на които съответстват по-малко от 22 000 регистрации на превозни средства за календална година в ЕС.
- Целите в съответствие с регламента са установени въз основа на най-добрите знания, достъпни понастоящем, по-специално относно вероятното развитие на автомобилния парк между сегашния момент и 2014 г. по отношение на „автономното увеличаване на масата“.

## 2. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- Правно основание

Член 175 от Договора за ЕО е подходящото правно основание, защото главната цел на настоящото предложение е да се гарантира високо ниво на защита на здравето и околната среда чрез намаляване на средните емисии на CO<sub>2</sub> от леки търговски превозни средства.

- Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага дотолкова, доколкото предложението не попада в изключителната компетенция на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради следните причини:

Поради необходимостта да се избегне възникването на пречки за единния пазар, трансграничното естество на промяната на климата и евентуалните вариации в националните средни стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> за нови леки търговски превозни средства, държавите-членки не биха били в състояние да приложат национални мерки, така че като цяло да се постигне средно ниво за ЕС от 175 g CO<sub>2</sub>/km.

Действие на Общността ще постигне по по-добър начин целите на предложението поради следните причини:

Хармонизираното действие за намаляване на въздействието на леките търговски превозни средства върху промяната на климата може да се постигне по най-добър начин чрез приемане на законодателен акт на нивото на Общността. Приемането на цели за емисии на CO<sub>2</sub> от тези превозни средства на нивото на Общността предотвратява раздробяване на вътрешния пазар и осигурява на производителите повече гъвкавост при осъществяването на изискваните намаления на CO<sub>2</sub> в техния нов парк от превозни средства в Общността в сравнение с приемането на специфични стратегии за специфични национални цели за намаляване на емисиите.

Обхватът на предложението е ограничен до определяне на цели за производителите във връзка с постигането на средни емисии от парка от нови леки търговски превозни средства в размер на 175 g CO<sub>2</sub>/km, без да се налагат допълващи мерки (например данъчни стимули), които държавите-членки могат да предприемат и които биха могли да допринесат към цялостната цел за намаляване на CO<sub>2</sub> от автомобилни превозни средства.

Поради това предложението съответства на принципа на субсидиарност.

- Принцип на пропорционалност

Предложението съответства на принципа на пропорционалност поради следните причини:

То не надхвърля необходимото за постигане на целите за гарантиране на правилното функциониране на вътрешния пазар при същевременно осигуряване на високо ниво на опазване на околната среда.

Предложението е пропорционално на цялостната цел на ЕС за постигане на целите на ЕС от Киото и определя неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели за намаляване на емисиите, съобразени с многообразието на европейската автомобилна промишленост и избягващи всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между производителите на автомобили.

Предложението предвижда прилагане на схема за мониторинг, която е много сходна със схемата, вече прилагана от държавите-членки за пътнически автомобили, и която се доказва като много ефикасна при осъществяването на последващи действия, свързани с прилагането на стратегията за CO<sub>2</sub> и автомобилите.

- Избор на инструмент:

Предлаган инструмент: регламент.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини:

Регламентът се предлага въз основа на щателен анализ на достъпните варианти за постигане на напредък в намаляването на средните специфични емисии от леки търговски превозни средства в ЕС. Такъв вид инструмент беше приет за пътнически автомобили и е уместно същият подход да се използва за леки търговски превозни средства с цел осигуряване на съгласувана законодателна рамка за прилагане на цялостния подход.

Използването на регламент се счита за подходящия правен инструмент за гарантиране на спазването, като същевременно не се изисква транспониране в законодателството на държавите-членки. Целта на Общността се прилага към Общността като цяло. Поради това е необходимо да се гарантира прилагането на еднакъв подход във всички държави-членки. Освен това хармонизираният подход е нужен с цел избягване на нарушаване на конкуренцията, което би оказало въздействие върху вътрешния пазар.

- Отражение върху бюджета

Прилагането на предложения регламент ще се извършва в съчетание с прилагането на Регламент (ЕО) № 443/2009 относно CO<sub>2</sub> от пътнически автомобили, тъй като двата регламента имат много общи характеристики, например мониторинг на изпълнението на производителите в сравнение с техните цели за намаляване на CO<sub>2</sub> и по необходимост налагане на такси за извънредно количество емисии, предвидени в законодателството. Разходите, които вече са предвидени по програмата LIFE+, се считат за достатъчни, по-специално с оглед на ограничения размер на пазара на леки търговски превозни средства в сравнение с пазара на пътнически автомобили. Поради това, настоящото ново предложение за емисии на CO<sub>2</sub> от лекотоварни превозни средства не изисква допълнителни финансови ресурси.

- Отмяна на съществуващо законодателство

Приемането на предложението няма да доведе до отмяна на съществуващо законодателство.

### **3. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ**

- Клауза за преразглеждане/преработка/прекратяване на действието

Предложението включва клауза за преразглеждане.

- Европейско икономическо пространство

Предлаганият акт е от значение за ЕИП и поради това обхватът му следва да се разпростре и върху него.

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>7</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>8</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>9</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации за изменението на климата, която бе одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета от 15 декември 1993 г. за сключване на Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации по изменение на климата<sup>10</sup>, цели да се стабилизира концентрацията на парникови газове в атмосферата на ниво, което би предотвратило опасно антропогенно въздействие върху климатичната система. С оглед постигането на тази цел, увеличението на световната средногодишна температура на повърхността не следва да надхвърля нивата от преди началото на индустриализацията с повече от 2°C. Четвъртият доклад за оценка на Междуправителствената група експерти за промените в климата показва, че с оглед постигането на тази цел, световните емисии на парникови газове трябва да достигнат своя връх до 2020 г. На своето заседание на 8—9 март 2007 г. Европейският съвет пое твърд ангажимент за намаляване на цялостните емисии на парниковите газове на Общността с поне 20 % под нивата от 1990 г. до 2020 г. и с 30 %, при условие че другите развити страни се ангажират да постигнат сравнимо намаляване на емисиите и икономически по-напредналите развити страни допринесат в съответствие с възможностите си.

<sup>7</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>8</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>9</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>10</sup> ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

- (2) На нивото на държавите-членки и Общността трябва да се приложат политики и мерки във всички сектори от икономиката на Общността, а не само в промишления и енергийния сектор, с оглед постигане на необходимите намаления на емисиите. Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно усилията на държавите-членки за намаляване на техните емисии на парникови газове, необходими за изпълнение на ангажиментите на Общността за намаляване на емисиите на парникови газове до 2020 г.<sup>11</sup> предвижда намаление със средно 10 % в сравнение с нивата от 2005 г. в секторите, които не са обхванати от системата на ЕС за търговия с емисии, установена с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета<sup>12</sup>, включително автомобилния транспорт. Секторът на автомобилния транспорт е на второ място по генериране на емисии от парникови газове в Общността и неговите емисии, включително емисиите от леки търговски превозни средства, продължават да се увеличават. Ако емисиите от автомобилния транспорт продължат да се увеличават, това в значителна степен ще подкопае усилията, положени в други сектори, за борба с промяната на климата.
- (3) Целите на Общността за нови автомобилни превозни средства осигуряват на производителите повече сигурност при планирането и повече гъвкавост при постигането на изискванията за намаляване на CO<sub>2</sub>, отколкото ако те бяха осигурени от отделни национални цели за намаляване на емисиите. При определянето на стандарти за емисии е важно да се вземат предвид отраженията върху пазарите и конкурентоспособността на производителите, преките и косвени разходи, наложени върху бизнеса, и ползите, които се натрупват по отношение на стимулиране на новаторството и намаляване на потреблението на енергия и разходите за гориво.
- (4) В своите съобщения от 7 февруари 2007 г. относно резултатите от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили<sup>13</sup> и относно конкурентна регулаторна рамка за автомобилния сектор през 21-ви век CARS<sup>14</sup>, Комисията подчерта, че целта на Общността за средни емисии от новия парк от леки автомобили в размер на 120 g CO<sub>2</sub>/km няма да бъде постигната преди 2012 г. без допълнителни мерки.
- (5) В тези съобщения беше предложен комплексен подход с оглед постигане на целта на Общността от средни емисии в размер на 120 g CO<sub>2</sub>/km от нови пътнически автомобили, регистрирани в Общността до 2012 г., като се акцентира върху задължителни намаления на емисиите на CO<sub>2</sub>, за да се постигне целта от 130 g CO<sub>2</sub>/km средно за новия парк от леки автомобили чрез подобрения в технологията на двигателите на автомобилите, и по-нататъшно намаление от 10 g CO<sub>2</sub>/km, или неговия еквивалент, ако е технически

---

<sup>11</sup> ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 136

<sup>12</sup> ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32

<sup>13</sup> COM(2007) 19 окончателен.

<sup>14</sup> COM (2007) 22 окончателен.

необходимо, чрез други технологични подобрения, включително напредък в ефективността на използване на горивото при леки търговски пътнически средства.

- (6) Разпоредбите за изпълнение на целта относно емисии от леки търговски превозни средства следва да са съгласувани със законодателната рамка за изпълнение на целите относно емисиите от новия парк от пътнически автомобили, изложена в Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от комплексния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства.
- (7) Законодателната рамка за постигане на целта за средни емисии от автомобилния парк за нови леки търговски превозни средства следва да гарантира, че целите за намаляване са неутрални по отношение на конкуренцията и социално справедливи и устойчиви, както и че са съобразени с многообразието на европейската автомобилна промишленост и избягват всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между производителите. Законодателната рамка трябва да бъде съвместима с общата цел на Общността за постигане на целите за намаляване на емисиите и следва да бъде допълнена с други, по-тясно свързани с използването инструменти, например диференцирани данъци върху автомобили и енергия или мерки за ограничаване на скоростта на леките търговски превозни средства.
- (8) С оглед запазване на многообразието на пазара на леки търговски превозни средства и неговата способност да задоволява различни потребителски нужди, целите за емисии на CO<sub>2</sub> за леки търговски превозни средства следва да бъдат определени като линейна функция от полезността на превозното средство. Масата е подходящ показател за описване на тази полезност, тъй като тя осигурява взаимовръзка с настоящите емисии и поради това води до по-реалистични и неутрални по отношение на конкуренцията цели. Освен това данните за масата са леснодостъпни. Данните за алтернативни показатели на полезността, например опорната площ (произведението на широчината на колеята и междуосовото разстояние) и теглото на полезния товар следва да се събират, за да се улеснят по-дългосрочните оценки на подхода, основаващ се на полезността.
- (9) Настоящият регламент насърчава активно екологичните нововъведения и взема под внимание бъдещи технологични новости, които могат да засилят дългосрочната конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост и да създадат по-висококачествени работни места. Като средство за систематична оценка на подобренията в емисиите чрез екологични нововъведения, Комисията следва да проучи възможността за включване на мерки за екологични нововъведения в прегледа на процедурите по изпитване в съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 715/2007, като се вземат предвид техническите и икономическите въздействия от това включване.
- (10) Признавайки много високите разходи за изследователска и развойна дейност, както и за единица продукция при първите поколения технологии за превозни средства с много ниски емисии на парникови газове, които трябваше да бъдат въведени на пазара след влизането в сила на настоящия регламент, същият цели



временно да ускори и улесни процеса на въвеждането на пазара на Общността на превозни средства със свръхниски емисии на парникови газове по-време на началния етап на пускането на такива превозни средства в търговската мрежа.

- (11) С оглед съгласуване с Регламент (ЕО) № 443/2009 и избягване на злоупотреби, целта следва да се прилага по отношение на нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за първи път, които не са били регистрирани извън Общността преди това, освен за много кратък период.
- (12) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства<sup>15</sup> 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, трябва да е същият като субекта, отговорен за всички аспекти от процеса на типово одобрение в съответствие с тази директива и за гарантиране на спазване на изискванията при производство.
- (13) Производителите следва да разполагат с гъвкавост при вземането на решения относно начина, по който ще постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент, и следва да имат възможност да усредняват емисиите за своя парк от нови превозни средства, вместо да са длъжни да спазват целите за CO<sub>2</sub> за всяко отделно превозно средство. Поради това производителите следва да са длъжни да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността, за които отговарят, не превишават средното за целите за емисии от тези превозни средства. Това изискване следва да бъде поетапно въведено между 2014 г. и 2016 г. с цел улесняване на привеждането му в действие. Това е в съответствие с дадените подготвителни периоди и с продължителността на периода за въвеждане, определен в Регламент 443/2009
- (14) С оглед да се гарантира, че целите отразяват особеностите на дребните и тясноспециализираните производители и са съгласувани с потенциала на производителя за намаляване на емисиите, за такива производители следва да се определят алтернативни цели за намаляване на емисиите, които вземат предвид технологичния потенциал на превозните средства на даден производител за намаляване на техните специфични емисии на CO<sub>2</sub> и са съгласувани с характеристиките на засегнатите пазарни сегменти. Тази дерогация следва да бъде обхваната от прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да приключи най-късно в началото на 2013 г.
- (15) Стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически автомобили и леки търговски превозни средства установи комплексен подход с оглед постигане на целта на Общността от 120 g CO<sub>2</sub>/km до 2012 г., като същевременно представи по-дългосрочна концепция за последващи намаления на емисиите. Регламент (ЕО) № 443/2009 подкрепя тази по-дългосрочна

---

<sup>15</sup> ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр.1.

концепция като определя цел от 95 g CO<sub>2</sub>/km като средни емисии за новия автомобилен парк. С оглед гарантиране на последователност с този подход и осигуряване на сигурност при планирането за промишлеността, следва да се определи дългосрочна цел за специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за леки търговски превозни средства за 2020 г.

- (16) С оглед осигуряване на гъвкавост за производителите при постигане на техните цели за емисии в съответствие с настоящия регламент, производителите могат да се споразумеят да се групират на открит, прозрачен и недискриминационен принцип. При създаването на група целите на отделните производители следва да се заменят с обща цел за групата, която трябва да се постигне съвместно от членовете на групата.
- (17) Необходим е стабилен механизъм за спазване на изискванията, за да се гарантира изпълнението на целите в съответствие с настоящия регламент.
- (18) Специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки търговски превозни средства се измерват на хармонизирана основа в Общността в съответствие с методиката, заложена в Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства<sup>16</sup>. С оглед свеждане до минимум на административната тежест от схемата, спазването на изискванията следва да се измерва чрез сравнение с данните от регистрации на нови превозни средства в Общността, събирани от държавите-членки и докладвани на Комисията. С оглед гарантиране на последователността на данните, използвани за оценяване на спазването на изискванията, правилата за събиране и докладване на тези данни следва да са хармонизирани във възможно най-голяма степен.
- (19) Директива 2007/46/ЕО изисква производителите да издават сертификат за съответствие за всяко ново леко търговско превозно средство и държавите-членки да разрешават регистрацията и въвеждането в експлоатация на ново леко търговско превозно средство само ако е придружено от валиден сертификат за съответствие. Данните, събирани от държавите-членки, следва да отговарят на сертификата за съответствие, издаван от производителя на лекото търговско превозно средство, и следва да се основават единствено на този документ. Трябва да има стандартна база данни на Общността за данни относно сертификати за съответствие. Тя следва да се използва като единствена справочна основа, така че държавите-членки да имат възможност да поддържат по-лесно своите данни от регистрации при ново регистриране на превозни средства.
- (20) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на нивото на Общността. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, трябва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година от 1 януари 2014 г. нататък. Таксата следва

---

<sup>16</sup> ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр.1

да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазили своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на таксата следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

- (21) Всяка национална мярка, която държавите-членки могат да поддържат или въведат в съответствие с член 176 от Договора, при отчитане на целта на 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.
- (22) Настоящият регламент не засяга пълното прилагане на правилата за конкуренция в Общността.
- (23) Трябва да се проучат нови начини за постигане на дългосрочната цел, по-специално наклона на кривата, показателя за полезност и схемата за такси за извънредно количество емисии.
- (24) Скоростта на автомобилните превозни средства оказва силно влияние върху техния разход на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub>. В допълнение, при липса на ограничение върху скоростта за леки търговски превозни средства, е възможно да има елемент на конкуренция по отношение на най-високата скорост, което би могло да доведе до прекомерно мощни двигатели и свързаните с това слабости при условия на по-бавно шофиране. Поради това е целесъобразно да се проучи дали е осъществимо разширяване на обхвата на Директива 92/6/ЕИО на Съвета относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността, с цел включване на леките търговски превозни средства, обхванати от настоящия регламент.
- (25) Мерките, необходими за изпълнение на настоящия регламент, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията.<sup>17</sup>
- (26) По-специално, Комисията следва да бъде упълномощена да изменя изискванията за мониторинг и докладване в контекста на опита от прилагането на настоящия регламент, да установява методи за събиране на такси за извънредни количества емисии, да приема подробни разпоредби относно дерогации за определени производители и да адаптира приложение I, така че да се вземе предвид развитието на масата на новите леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността, както и да се отрази всяка промяна в регулаторната процедура по изпитване за измерването на специфични емисии на CO<sub>2</sub>, заложен в Регламент (ЕО) № 715/2007. Тъй като тези мерки са с общ обхват и са предвидени за изменение на несъществени елементи от настоящия регламент, както и за допълване на настоящия регламент чрез добавяне на нови несъществени

---

<sup>17</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

елементи, те следва да бъдат приемани в съответствие с новата процедура по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

- (27) Тъй като целта на предложеното действие не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки, действащи индивидуално, и следователно, поради мащаба и последиците на предложеното действие, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

**ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

#### *Член 1*

#### **Предмет и цели**

1. С настоящия регламент се установяват изисквания по отношение на обема на емисиите на CO<sub>2</sub> от новите леки търговски превозни средства. С настоящия регламент средните емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки търговски превозни средства се определят на 175 g CO<sub>2</sub>/km чрез подобряване на технологиите за превозните средства, измерени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за неговото изпълнение, както и чрез новаторските технологии.
2. С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за средни емисии от 135 g CO<sub>2</sub>/km за нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността.

#### *Член 2*

#### **Обхват**

1. Настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от категория N1 съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО с базова маса, която не превишава 2610 kg, и за превозни средства, за които типовото одобрение е разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки търговски превозни средства“), които са регистрирани за първи път в Общността и които не са били регистрирани преди това извън нея („нови леки търговски превозни средства“).
2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Общността, направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Общността.
3. Настоящият регламент не се прилага по отношение на превозни средства със специално предназначение съгласно определението в точка 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.

### Член 3 Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „средни специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови леки търговски превозни средства, които той е произвел;
  - б) „сертификат за съответствие“ означава сертификата, посочен в член 18 от Директива 2007/46/ЕО;<sup>18</sup>
  - в) „напълно комплектовано превозно средство“ означава превозно средство, за което е предоставено типово одобрение след приключване на процес на многоетапно типово одобрение в съответствие с Директива 2007/46/ЕО;
  - г) „производител“ означава лицето или органът, отговорен пред компетентния орган по одобряването по отношение на всички аспекти на процедурата за типово одобрение на ЕО в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за осигуряване на съответствието на производството;
  - д) „маса“ означава масата на превозното средство заедно с каросерията в готовност за движение, така както е посочена в сертификата за съответствие и е определено в раздел 2.6 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;
  - е) „специфични емисии на CO<sub>2</sub>“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO<sub>2</sub> в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие;
  - ж) „цел за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, средните примерни специфични емисии на CO<sub>2</sub>, определени в съответствие с приложение I по отношение на всяко ново леко търговско превозно средство, което е произвел;
4. За целите на настоящия регламент „група свързани производители“ означава производител и свързаните с него предприятия. По отношение на даден производител „свързани предприятия“ означава:
- а) предприятия, в които производителят пряко или косвено има:
    - i) правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или
    - ii) правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които са законни представители на предприятието; или
    - iii) право да управлява делата на предприятието;

---

<sup>18</sup> ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр.1.

- б) предприятия, които пряко или косвено притежават в производителя изброените в буква а) права или правомощия;
- в) предприятия, в които предприятие по буква б) пряко или косвено притежава посочените в буква а) права или правомощия;
- г) предприятия, в които производителят заедно с едно или повече от предприятията, посочени в букви а), б) или в), или в които две или повече от тези предприятия съвместно притежават изброените в буква а) права или правомощия;
- д) предприятия, в които изброените в буква а) права или правомощия се притежават съвместно от производителя или едно или повече от свързаните с него предприятия, посочени в букви а)—г), и една или повече трети страни.

#### *Член 4*

#### **Цели за специфични емисии**

За календарната година, започваща на 1 януари 2014 г. и всяка следваща календарна година всеки производител на леки търговски превозни средства гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> не превишават целта му за специфични емисии, определена в съответствие с приложение I. или, когато на даден производител е предоставена дерогация по член 10, в съответствие с тази дерогация.

За целите на определянето на специфичните за всеки производител емисии на CO<sub>2</sub>, следва да се вземат предвид следните процентни дялове от новите леки търговски превозни средства на всеки производител, регистрирани в съответната година:

- 75 % през 2014 г.,
- 80 % през 2015 г.,
- 100 % от 2016 г. нататък.

#### *Член 5*

#### **Кредити**

При изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>, всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 50 g CO<sub>2</sub>/km следва да се отчита като:

- 2,5 леки търговски превозни средства през 2014 г.
- 1,5 леки търговски превозни средства през 2015 г.
- 1 леко търговско превозно средство през 2016 г.

*Член 6*  
**Групиране**

1. Производителите на нови леки търговски превозни средства, 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, ако общият срок на всяко споразумение не превишава пет календарни години, и трябва да бъде сключено 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) производителя, определен за ръководител на групата, чрез когото ще се осъществяват контактите с групата и който ще отговаря за плащането на евентуални такси за извънредно количество емисии, начислени на групата в съответствие с член 8; както и
  - в) доказателства, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б).
3. Комисията уведомява производителите, когато предложеният ръководител на групата не изпълни изискването за заплащане на такса за извънредно количество емисии, наложено на групата в съответствие с член 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 7, и за всички промени на членовете на групата или за прекратяването на съществуването ѝ.
5. Производителите могат да сключват споразумения за създаване на група, ако тези споразумения са в съответствие с членове 81 и 82 от Договора и ако те позволяват открито, прозрачно и недискриминационно участие при разумни търговски условия на всеки производител, който поиска да стане член на групата. Без да се засяга общата приложимост на общностните правила на конкуренцията по отношение на такива групи, всички членове на групата гарантират по-специално, че не може да се осъществява обмен на данни или информация в контекста на тяхното споразумение за създаване на група, освен по отношение на следната информация:
  - а) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>;
  - б) целта за специфични емисии;
  - в) общия брой на регистрираните превозни средства.

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

#### *Член 7*

#### **Мониторинг и отчитане на средните емисии**

1. За календарната година, започваща на 1 януари 2012 г., и всяка следваща календарна година всяка държава-членка отчита данните, посочени в част А от приложение II, за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на нейната територия. Тези данни се предоставят на разположение на производителите и на посочените от производителите вносители или представители във всяка държава-членка. Държавите-членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин.
2. До 28 февруари на всяка година, като се започне от 2013 г., всяка държава-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в част Б от приложение II за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в част В от приложение II формат.
3. По искане на Комисията държавата-членка предава и пълния набор от събрани съгласно параграф 1 данни.
4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите-членки съгласно настоящия член, и този регистър е публично достъпен. До 30 юни 2013 г. и за всяка следваща година Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:
  - а) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година;
  - б) целта за специфични емисии през предходната календарна година; и
  - в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година.

Комисията уведомява всеки производител за своите предварителни изчисления, отнасящи се до него. Уведомлението включва данни относно броя на новите регистрирани леки търговски превозни средства и техните специфични емисии на CO<sub>2</sub> за всяка държава-членка.

5. Производителите могат в срок до три месеца след като са били уведомени за предварителните изчисления по параграф 4 да уведомят Комисията за всякакви



грешки в данните, като посочват държавата-членка, при която те считат, че е възникнала грешката.

6. Комисията разглежда всички уведомления от производителите и до 31 октомври потвърждава или изменя предварителните изчисления по параграф 4.
7. По отношение на календарната 2012 г. и 2013 г. Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 прецени, че средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя през тази година превишават целта му за специфични емисии за същата година.
8. Във всяка държава-членка компетентният орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент е органът, определен в съответствие с член 8, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 443/2009.
10. Комисията може да приеме подробни правила за мониторинга и отчитането на данни по настоящия член и за прилагането на приложение II в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 13 параграф 2.

Комисията може да изменя приложение II с оглед на опита от прилагането на настоящия регламент. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

11. 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 2610 kg, и на превозни средства, за които типовото одобрение е било разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007

#### *Член 8*

#### **Такса за извънредно количество емисии**

1. По отношение на периода от 1 януари 2014 г. и всяка календарна година след това Комисията начислява такси за извънредно количество емисии на производителя или по целесъобразност на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.
2. Таксата за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчислява, като се използва следната формула
  - a) считано от 2014 г. до 2018 г.
    - i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
$$((\text{извънредно количество емисии} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$$

ii) за извънредно количество емисии от над 2 g CO<sub>2</sub>/km, но не повече от 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

iii) за извънредно количество емисии от над 1 g CO<sub>2</sub>/km, но не повече от 2 g CO<sub>2</sub>/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

iv) за извънредно количество емисии от над 1 g CO<sub>2</sub>/km:

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

б) считано от 2019 г.:

$(\text{извънредно количество емисии} \times 120 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

където за целите на настоящия член:

„извънредно количество емисии“ означава положителният брой грамове на километър, с който средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на производителя — като се вземе предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, дължащо се на одобрени новаторски 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 нови леки търговски превозни средства“ означава броят на новите леки търговски превозни средства, произведени от производителя, които са регистрирани през този период в съответствие с критериите за поэтапно въвеждане, определени в член 4..

3. Комисията установява методи за събиране на таксите за извънредно количество емисии съгласно параграф 1.

Тези мерки, предназначени да изменят второстепенни елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

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

#### Член 9

### Публикуване на резултатите на производителите

1. До 31 октомври 2013 г. и 31 октомври всяка следваща година Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочват:
  - а) неговата цел за специфични емисии през предходната календарна година;
  - б) неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година;
  - в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> през предходната календарна година и целта му за специфични емисии през същата тази година;
  - г) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови леки търговски превозни средства в Общността през предходната календарна година; и
  - д) средната маса за всички нови леки търговски превозни средства в Общността през предходната календарна година.
2. От 31 октомври 2014 г. в списъка, публикуван съгласно параграф 1, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.

#### Член 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 направено от производител на по-малко от 22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година, и:
  - а) не е член на група свързани производители; или
  - б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от 22 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година; или
  - в) е член на група свързани производители, но работи в свои собствени производствени съоръжения и център за проектиране.
2. Дерогация, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, може да бъде предоставена за максимален срок от пет календарни години. Заявлението се подава до Комисията и включва:
  - а) наименование и лице за контакти на производителя;
  - б) доказателство, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията по параграф 1;

- в) подробни данни за леките търговски превозни средства, които той произвежда, включително масата и специфичните емисии на CO<sub>2</sub> на тези леки търговски превозни средства; и
  - г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO<sub>2</sub>, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждано леко търговско превозно средство.
3. Когато Комисията счита, че производителят отговаря на условията за предоставяне на дерогацията, за която е подадено заявление съгласно параграф 1, и че целта за специфични емисии, предложена от него, съответства на потенциала му за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO<sub>2</sub>, и е съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждано леко търговско превозно средство, Комисията предоставя дерогация на производителя. Дерогацията се прилага от 1 януари на годината, следваща датата на предоставяне на дерогацията.
  4. Производител, който е получил дерогация съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху способността му да отговаря на условията за предоставяне на дерогация.
  5. Когато Комисията прецени, въз основа на уведомление по параграф 4 или по друга причина, че даден производител вече не отговаря на условията за предоставяне на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари на следващата календарна година, като уведомява производителя за това.
  6. Когато производителят не изпълнява целта си за специфични емисии, Комисията налага на производителя такса за извънредно количество емисии, както е предвидено в член 7.
  7. Комисията може да приеме подробни разпоредби за прилагането на параграфи 1—6, *inter alia* за тълкуването на критериите за предоставяне на дерогации, за съдържанието на заявленията, както и за съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>.

Тези мерки, предназначени да изменят второстепенни елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

8. В съответствие с Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията, се осигурява публичен достъп до заявленията за дерогация, включително до информацията в подкрепа на заявленията, уведомленията по параграф 4, случаите на отмяна по параграф 5 и всяко налагане на такса за извънредно количество емисии по параграф 6, както и мерките, приети съгласно параграф 7.

*Член 11*  
**Екологични нововъведения**

1. При заявление от доставчик или производител се взема предвид намалението на емисиите на CO<sub>2</sub>, постигнато чрез използване на новаторски технологии. Общият принос на тези технологии за намаляване на целта за специфични емисии на производител може да бъде до 3 g CO<sub>2</sub>/km.
2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 13, параграф 2. Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за новаторски технологии:
  - а) намалението на CO<sub>2</sub>, постигнато посредством използването на новаторски технологии, трябва да се дължи на доставчика или производителя;
  - б) новаторските технологии трябва да имат проверен принос за намаляване на CO<sub>2</sub>;
  - в) новаторските технологии не трябва да са обхванати от измерването на CO<sub>2</sub> по стандартния цикъл на изпитване или от задължителни разпоредби, свързани с допълнителни мерки, съответстващи на изискването за намаление от 10 g CO<sub>2</sub>/km, посочено в член 1 на Регламент № 443/2009, или да са задължителни съгласно други разпоредби на общностното законодателство.
3. Доставчик или производител, който е подал заявление за одобряването на дадена мярка като новаторска технология, представя на Комисията доклад, включително доклад от проверка, предприета от независим и сертифициран орган. В случай на възможно взаимодействие между тази мярка и друга, вече одобрена новаторска технология, докладът посочва това взаимодействие, а докладът от проверката дава оценка на степента, до която това взаимодействие изменя намалението, постигнато чрез всяка от мерките.
4. Постигнатото намаление се удостоверява от Комисията въз основа на критериите, посочени в параграф 2.

*Член 12*  
**Преглед и докладване**

1. До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на M0, посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни средства през предходните три календарни години.

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

Тези мерки, предназначени да изменят второстепенни елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

2. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на процедурите за измерване на емисиите на CO<sub>2</sub> в съответствие с член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

От началната дата на прилагане на преразгледаната процедура за измерване на емисиите на CO<sub>2</sub> новаторски технологии повече не се одобряват по предвидената в член 11 процедура.

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

4. В срок до 1 януари 2013 г. Комисията извършва преглед на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub>, посочени в приложение I, както и на дерогациите по член 10, с цел да определи:

- условията за постигане на дългосрочната цел от 135 g CO<sub>2</sub>/km до 2020 г. по икономически ефективен начин, чиято постижимост е предмет на потвърждаване въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието, и
- аспектите на изпълнението на тази цел, включително таксите за извънредно количество емисии.

Въз основа на този преглед и на нейната оценка на въздействието, която включва цялостна оценка на въздействието върху автомобилната промишленост и върху зависимите от нея промишлени сектори, Комисията, когато е уместно,

- представя предложение за изменение на настоящия регламент по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и който се характеризира със социална справедливост и устойчивост.
- потвърждава включването в регламента на превозни средства от категории N2 и M2, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова маса, която не превишава 2610 kg, и на превозни средства, за които типовото одобрение е било разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Тези мерки, предвидени да променят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат съгласно регулаторната процедура с упражняване на контрол, посочена в член 13, параграф 3

5. В срок до 2014 г., след извършването на оценка на въздействието, Комисията публикува доклад относно наличието на данни за опорната площ и теглото на полезния товар и тяхното използване като показатели за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, когато е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I.

6. Приемат се мерки, за да се осигури необходимото адаптиране на формулите в приложение I, така че да бъдат отразени възможни промени в

регламентираната изпитвателна процедура за измерване на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

7. До 2015 г. Комисията извършва преглед на метода за определяне на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от напълно комплектовани превозни средства в параграф 7 от част Б на приложение II и, ако е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение II.

### *Член 13*

#### **Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 8 от Решение № 93/389/ЕИО.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

### *Член 14*

#### **Влизане в сила**

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

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

Съставено в Брюксел,

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЕМИСИИ НА CO<sub>2</sub>

1. Примерни специфични емисии на CO<sub>2</sub> за всяко леко търговско превозно средство, измерени в грамове на километър, се определят в съответствие със следните формули:

а) считано 2014 г. до 2017 г.:

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

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

б) считано от 2018 г.:

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

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M<sub>0</sub> = стойността, приета съгласно член 12, параграф 1

$$a = 0,093$$

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



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

**A. СЪБИРАНЕ НА ДАННИ ЗА НОВИТЕ ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ЗА МОНИТОРИНГА НА CO<sub>2</sub>**

1. За календарната година, започваща на 1 януари 2011 г., и всяка следваща календарна година държавите-членки отчитат за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на тяхна територия, следните данни:

- а) производителя;
- б) типа, варианта и версията му;
- в) специфичните му емисии на CO<sub>2</sub> (g/km);
- г) масата му (kg);
- д) междуосовото му разстояние (mm);
- е) широчината на колеята му (mm);
- ж) теглото на полезния му товар (в kg).

2. Подробните данни, посочени в точка 1, се вземат от сертификата за съответствие за въпросното леко търговско превозно средство. Когато в сертификата за съответствие се посочват както минималната, така и максималната маса за дадено леко търговско превозно средство, държавата-членка използва за целите на настоящия регламент само максималната стойност. При превозни средства, задвижвани с два вида гориво (бензин/газ), в чиито сертификати за съответствие са посочени стойности на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> за всеки от двата вида гориво, държавите-членки използват само стойността, измерена за газа.

3. За календарната година, започваща на 1 януари 2011 г., и всяка следваща календарна година държавите-членки определят, съгласно методите, описани в част Б, за всеки производител:

- а) общия брой нови леки търговски превозни средства, регистрирани на тяхната територия;
- б) средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> съгласно част Б, точка 2 от настоящото приложение;
- в) средната маса съгласно част Б, точка 3 от настоящото приложение;
- г) за всяка версия от всеки вариант на всеки тип ново леко търговско превозно средство:

- i) общия брой нови леки търговски превозни средства, регистрирани на тяхната територия, съгласно част Б, точка 4 от настоящото приложение;
- ii) специфичните емисии на CO<sub>2</sub>;
- iii) масата;
- iv) опорната площ на превозното средство съгласно част Б, точка 5 от настоящото приложение;
- v) теглото на полезния товар.

**Б. МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ЗА ЦЕЛИТЕ НА МОНИТОРИНГА НА CO<sub>2</sub> ЗА НОВИ ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Определянето на информацията за целите на мониторинга, който държавите-членки са задължени да извършват в съответствие с част А, параграф 3, се осъществява съгласно методиката от настоящата част.

1. Брой регистрирани нови леки търговски превозни средства ( $N$ ).

Държавите-членки определят броя на новите леки търговски превозни средства, регистрирани на тяхната територия през съответната година на мониторинг ( $N$ ).

2. Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки търговски превозни средства ( $S_{ave}$ )

Средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от всички нови леки търговски превозни средства, новорегистрирани на територията на дадена държава-членка през годината на мониторинг ( $S_{ave}$ ), се изчисляват като се раздели сборът на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от всяко отделно ново превозно средство  $S$  на броя нови превозни средства  $N$ .

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

3. Средна маса на новите леки търговски превозни средства

Средната маса на новите леки търговски превозни средства, регистрирани на територията на държавата-членка през годината на мониторинг ( $M_{ave}$ ), се изчислява като се раздели сборът от масите на всички отделни нови превозни средства  $M$  на броя нови превозни средства  $N$ .

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

4. Разпределение по версии на нови леки търговски превозни средства

За всяка версия от всеки вариант на всеки тип ново леко търговско превозно средство се отчитат броят новорегистрирани превозни средства, масата на

превозните средства, специфичните емисии на CO<sub>2</sub> и опорната площ на превозното средство.

5. Опорна площ

Опорната площ на превозното средство се изчислява като се умножи неговото междуосово разстояние по широчината на колеята му.

6. Тегло на полезния товар

Теглото на полезния товар на превозното средство се определя като разликата между технически възможната максимална маса с товар в съответствие с приложение III към Директива 2007/46/ЕО и масата на превозното средство.

7. Специфични емисии за напълно комплектовани превозни средства

Специфичните емисии на напълно комплектованите превозни средства се определят в съответствие с Директива 2004/3/ЕО. Когато тази стойност не е налична, специфичните емисии на дадено напълно комплектовано превозно средство се приравняват към най-високата стойност на специфичните емисии на всички напълно комплектовани превозни средства, които са от същия тип превозни средства като некомплектованото превозно средство, на което се базира комплектованото превозно средство, и които са били регистрирани в ЕС през същата година на мониторинг, където „тип на превозното средство“ се определя в съответствие с член 3 от Директива 2007/46/ЕО. Ако има повече от три различни стойности на специфични емисии на всички напълно комплектовани превозни средства, се използват вторите по обем специфични емисии.

**В. ФОРМАТ ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ДАННИТЕ**

За всяка година държавите-членки отчитат данните, описани в част А, точка 3, за всеки производител, в следните формати:

Агрегирани данни:

Година:	Общ брой регистрирани нови леки търговски превозни средства	Средни специфични емисии на CO <sub>2</sub> (g/km)	Средна маса (kg)	Средна опорна площ (m <sup>2</sup> )	Средно тегло на полезния товар (kg)
(Производител 1)	...	...	...	...	...
(Производител 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
<b>Общо за всички производители</b>	...	...	...	...	...

Подробни данни на ниво производител:

Година 1	(наименование на производителя 1)	(наименование на типа 1)	(наименование на варианта 1)	(наименование на версия 1)	Категория на одобрен тип превозно средство	Категория на регистрирано превозно средство	Марка	Търговско наименование	Код на новаторска технология или съвкупност от новаторски технологии <sup>19</sup>	Общо нови регистрации	Специфични емисии на CO <sub>2</sub> (g/km)	Разход на водород (g/km)	Разход на електроенергия (Wh/km)	Маса (kg)	Опорна площ (m <sup>2</sup> )	Средно тегло на полезен товар (kg)	Намаляване на емисиите чрез иновативни технологии <sup>20</sup>
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 1)	(наименование на вариант 1)	(наименование на версия 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 1)	(наименование на вариант 2)	(наименование на версия 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 1)	(наименование на вариант 2)	(наименование на версия 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 2)	(наименование на вариант 1)	(наименование на версия 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 2)	(наименование на вариант 1)	(наименование на версия 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 2)	(наименование на вариант 2)	(наименование на версия 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	(наименование на тип 2)	(наименование на вариант 2)	(наименование на версия 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(наименование на производител 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



Година 1	(наименование на производител 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
----------	----------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----