

РЕШЕНИЕ № 1753/2000/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 22 юни 2000 година

относно разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили

ЕВРОПЕЙСКИЯ 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 Комисията¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет²,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, установена в член 251 от Договора³, и в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 9 март 2000 г.,

като имат предвид, че:

(1) Крайната цел на Рамковата конвенция на ООН за изменение на климата е постигане на стабилизация на концентрациите на парникови газове в атмосферата на такова ниво, при което се избягва рискът от опасна антропогенна намеса в климатичната система. Протоколът от Киото към тази Рамкова конвенция, който беше договорен на Конференцията в Киото през декември 1997 година, съдържа разпоредби, предвиждащи намаляване на нивото на концентрациите на парникови газове.

(2) Съгласно Протокола от Киото, Общността е приела като цел да намали емисиите си за група парникови газове с 8 % спрямо нивата им от 1990 г. през периода от 2008 г. до 2012 г.

(3) Протоколът от Киото изисква от страните, посочени в приложение I към протокола, да постигнат съществен напредък по отношение на изпълнението на поетите от тях задължения до 2005 г.

(4) С Решение 93/389/ЕИО⁴ се създава механизъм за мониторинг на емисиите на CO₂ и други парникови газове в Общността.

(5) Като признава значението на леките автомобили като източник на емисии на CO₂, Комисията предложи Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO₂

¹ ОВ С 231, 23.7.1998 г., стр. 6, и

ОВ С 83, 25.3.1999 г., стр. 9.

² ОВ С 40, 15.2.1999 г., стр. 8.

³ Становище на Европейския парламент от 17 декември 1998 г. (ОВ С 98, 9.4.1999 г., стр. 240), Обща позиция на Съвета от 23 декември 1999 г. (ОВ С 123, 4.5.1999 г., стр. 13) и Решение на Европейския парламент от 2 декември 1999 г. (ОВ С 194, 11. 7.2000 г., стр. 46). Решение на Съвета от 16 май 2000 г. и Решение на Европейския парламент от 17 май 2000 г.

⁴ Решение 93/389/ЕИО на Съвета от 24 юни 1993 г. относно механизъм за мониторинг на емисиите на CO₂ и други парникови газове в Общността (ОВ L 167, 9.7.1993 г., стр. 31)

от автомобилите и за повишаване икономичността на превозните средства. В своите заключения от 25 юни 1996 г. Съветът приветства подхода на Комисията.

(6) Европейският парламент и Съветът формулираха цел от 120 g/km (5 литра/100 km за бензинови двигатели, и 4,5 литра/100 km за дизелови двигатели) като средна стойност за емисиите на CO₂ през 2005 г. (най-късно до 2010 г.).

(7) Комисията понастоящем извършва проучвания, които целят във възможно най-кратък срок да бъдат разработени подходящи предложения за хармонизирани процедури за измерване на специфични емисии на CO₂ от леки автомобили от категория N₁ съгласно приложение II към Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета⁵.

(8) Специфичните емисии на CO₂ от новите леки автомобили в Общността се измерват на хармонизирана основа съгласно методология, установена с Директива 80/1268/ЕИО на Съвета от 16 декември 1980 г. относно емисиите на CO₂ и разхода на гориво на моторните превозни средства⁶.

(9) Необходимо е да се разработят обективни процедури за мониторинг на специфичните емисии на CO₂ от нови леки автомобили, продавани на територията на Общността, за да се провери доколко Стратегията на Общността, посочена в съобщение на Комисията от 20 декември 1995 година, както и изпълнението на официално поетите задължения от страна на производителите на автомобили, са ефективни. Настоящото решение предоставя такава схема. Комисията обяви, че в най-скоро време ще обсъди нуждата от правна рамка на споразуменията, които трябва да се сключат с организациите на производителите на автомобили, включително предприемането на мерки при неспазване на тези споразумения.

(10) По смисъла на настоящото решение от държавите-членки следва да бъдат събирани само официални данни в съответствие с Директива 70/156/ЕИО.

(11) Директива 70/156/ЕИО предвижда, че производителите трябва да издават сертификати за съответствие, които трябва да придружават всеки нов лек автомобил, и че държавите-членки трябва да разрешават регистриране и пускане в движение на нов лек автомобил, само ако той е придружен от валиден сертификат за съответствие.

(12) Настоящото решение не е предназначено за хармонизиране на националните системи за регистрация на автомобилите, а за надграждане на тези системи с цел да се гарантира събирането на минимален набор от данни, необходими за правилното функциониране на схемата на Общността за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от новите леки автомобили.

⁵ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 98/91/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25).

⁶ ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 36. Директива, последно изменена с Директива 93/116/ЕО на Комисията (ОВ L 329, 30.12.1993 г., стр. 39).

(13) Желателно е да бъдат включени всички нови леки автомобили, използващи за задвижване алтернативни източници на енергия, които попадат в обхвата на Директива 70/156/ЕИО.

(14) Тази схема за мониторинг следва да се прилага единствено по отношение на новите леки автомобили, които се регистрират за първи път в Общността, и не са били регистрирани другаде преди това.

(15) Необходимо е да бъдат поддържани контактите между Комисията и държавите-членки по отношение на контрола върху качеството на данните с цел да се осигури адекватно изпълнение на настоящото решение,

РЕШИХА:

Член 1

Настоящото решение установява схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили, регистрирани в Общността. То се прилага само за новите леки автомобили, които се регистрират за първи път в Общността, и не са били регистрирани другаде преди това.

Член 2

По смисъла на настоящото решение:

1. “лек автомобил” означава всяко моторно превозно средство от категория M₁, както е определено в приложение II към Директива 70/156/ЕИО и което попада в обхвата на Директива 80/1268/ЕИО. Терминът не включва превозни средства, които попадат в обхвата на Директива 92/61/ЕИО⁷, и превозни средства със специален режим на движение, както е определено във второ тире от член 4, параграф 1, буква а) от Директива 70/156/ЕИО;
2. “новорегистриран автомобил” означава лек автомобил регистриран за първи път в Общността. Терминът изрично изключва моторни превозни средства, които са пререгистрирани във втора държава-членка, или които вече са били регистрирани извън Общността;
3. “сертификат за съответствие” означава сертификата, посочен в член 6 от Директива 70/156/ЕИО;
4. “специфични емисии на CO₂” означава емисиите от даден лек автомобил, измерени в съответствие с Директива 80/1268/ЕИО и установени в приложение VIII към Директива 70/156/ЕИО и приложени към документацията за типово одобрение;
5. “производител” означава физическото или юридическо лице, което отговаря пред одобряващия орган за всички етапи в процеса на типово одобрение и осигурява съответствието на производството. Няма значение дали физическото или юридическо

⁷ Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 г. относно типовото одобрение на двуколесни и триколесни моторни превозни средства (ОВ L 225, 10.8.1992 г., стр. 72). Директива, изменена с Акта за присъединяване от 1994 г.

лице е пряко свързано с всички етапи на производството на превозното средство, система, компонент или отделен технически възел, които са обект на процеса на одобрение;

6. “марка” означава търговското наименование на производителя, което се посочва в сертификата за съответствие и в документацията за типово одобрение;

7. “максимална мощност на новите леки автомобили” означава максималната мощност на двигателя, която е посочена в сертификата за съответствие и в документацията за типово одобрение, и е измерена в съответствие с Директива 80/1269/ЕИО⁸;

8. “маса” означава масата на автомобила заедно с каросерията в работен ход, така както е посочено в сертификата за съответствие и в документацията за типово одобрение и е определено в раздел 2.6 на приложение I към Директива 70/156/ЕИО;

9. “обем на двигателя” означава обемът на двигателя, както е посочен в сертификата за съответствие и в документацията за типово одобрение;

10. “вид гориво” означава горивото, за което типът на автомобила първоначално е бил одобрен, и което е вписано в сертификата за съответствие и в документацията за типово одобрение;

11. “регистрационен файл” означава електронен файл, който съдържа информацията относно регистрацията на даден лек автомобил;

12. “тип”, “вариант”, “версия” означава различните превозни средства от дадена марка, които са обявени от производителя съгласно описанието в приложение II Б към Директива 70/156/ЕИО, и които се идентифицират еднозначно чрез буквено- цифрови знаци за тип, вариант и версия;

13. “превозно средство, използващо за задвижване алтернативен източник на енергия” означава всяко моторно превозно средство от категория М₁, както е определено в приложение II Б към Директива 70/156/ЕИО, което не попада в обхвата на Директива 80/1268/ЕИО;

14. “документация за типово одобрение” означава информационният пакет, съдържащ информационната папка, сертификата за типово одобрение и резултатите от изпитванията, които се обменят между националните органи по прилагане на процедурата за типово одобрение съгласно член 4, параграфи 5 и 6 от Директива 70/156/ЕИО.

Член 3

⁸ Директива 80/1269/ЕИО на Съвета от 16 декември 1980 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки в областта на мощността на двигателите на моторните превозни средства (ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 46). Директива, последно изменена с Директива 97/21/ЕО (ОВ L 125, 16. 5.1997 г., стр. 31).

1. За целите на установяването на схемата, посочена в член 1, държавите-членки събират информацията, описана в приложение I, за всеки автомобил, посочен в този член, който е регистриран на тяхна територия.
2. Държавите-членки имат право да вземат информацията, посочена в параграф 1 или от документацията на Общността за типово одобрение, или от сертификата за съответствие.
3. Държавите-членки носят отговорност за валидността и качеството на данните, които събират. Държавите-членки вземат предвид потенциалните източници на грешки, описани в приложение II, предприемат стъпки за свеждане на тези грешки до минимум и изпращат на Комисията оценка, направена чрез статистически анализ или по друг начин, на процента неверни данни, заедно с доклада, упоменат в член 4, параграф 4.
4. Държавите-членки предприемат стъпки за подобряване на качеството на данните, събирани от тях, и по искане от страна на Комисията я уведомяват за това. Въз основа на тази информация, Комисията може, след консултация със съответната държава-членка, да предложи мерки за подобряване качеството на данните, които се разглеждат от държавата-членка. На тази основа държавата-членка информира Комисията за по-нататъшните стъпки, които е предприела, когато е уместно, с оглед подобряване качеството на данните.

Член 4

1. Всяка календарна година държавите-членки съгласно методите, описани в приложение III, както за даден производител, така и общо за всички производители, определят следното:

а) за всеки отделен вид гориво:

- (i) общият брой на новорегистрираните леки автомобили, както е определено в приложение III, точка 1;
- (ii) средните специфични емисии на CO₂ от новорегистрираните леки автомобили, както е определено в приложение III, точка 2;

б) за всеки вид гориво и за всяка отделна категория емисия на CO₂, определена в приложение III, точка 3:

- (i) броят на новорегистрираните леки автомобили;
- (ii) средните специфични емисии на CO₂, както е определено в приложение III, точка 3, втора алинея;

в) за всеки вид гориво и за всяка отделна категория маса, определена в приложение III, точка 4:

- (i) броят на новорегистрираните леки автомобили;

- (ii) средните специфични емисии на CO₂, както е определено в приложение III, точка 4, трета алинея;
- (iii) средната маса, както е посочено в приложение III, параграф 4, втора алинея⁹;

г) за всеки вид гориво и за всяка отделна категория максимална мощност, определена в приложение III, точка 5:

- (i) броят на новорегистрираните леки автомобили;
- (ii) средните специфични емисии на CO₂, както е определено в приложение III, точка 5, трета алинея;
- (iii) средната максимална мощност, както е посочено в приложение III, точка 5, втора алинея;

д) за всеки вид гориво и за всяка отделна категория обем на двигателя, както е определено в приложение III, точка 6:

- (i) броят на новорегистрираните леки автомобили;
- (ii) средните специфични емисии на CO₂, както е определено в приложение III, точка 6, трета алинея;
- (iii) средният обем на двигателя, както е определено в приложение III, точка 6, втора алинея;

2. Освен това по отношение на превозните средства, използващи за задвижване алтернативни източници на енергия, държавите-членки определят броя на автомобилите от такъв тип, които са регистрирани на тяхна територия.

3. Ако начинът за измерване на масата на превозните средства регистрирани на тяхна територия е различен, държавите-членки информират Комисията за това.

4. Информацията, посочена в параграфи 1 и 2, се предава всяка година от държавите-членки на Комисията. Първото предаване на данните се осъществява не по-късно от 1 юли 2001 г. Следващите предавания на данните се извършват най-късно до 1 април всяка година и включват данните за мониторинг, събрани през предходната година. Данните се предават в съответствие с формата, посочен в приложение IV.

5. При поискване от Комисията, държавите-членки предават също така пълния набор от данни, събрани съгласно член 3.

Член 5

⁹ Ако масата на лекия автомобил, която е посочена в документацията за типово одобрение или в сертификата за съответствие, е дадена в цифри като минимална и максимална стойност, държавите-членки предоставят само цифрата, която представлява максималната маса на дадения лек автомобил.

Държавите-членки определят компетентен орган, който се грижи за събирането и предаването на информацията относно мониторинга и информират Комисията за това не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящото решение.

Член 6

Държавите-членки докладват на Комисията не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящото решение за това, как възнамеряват да изпълняват неговите разпоредби. Въз основа на тези доклади, Комисията може да поиска допълнителна информация относно или да поиска, след като се консултира с държавите-членки, извършването на някои промени в предлагания метод за изпълнение на решението.

Член 7

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета най-късно до 31 декември 2002 г. за изпълнението на схемата за мониторинг, установена с настоящото решение.

Член 8

Данните, събрани чрез системата за мониторинг след 2003 г., служат като основа за мониторинг на поети доброволни задължения за намаляване на емисиите на CO₂ от моторни превозни средства, договорени между Комисията и автомобилната индустрия и, ако това е необходимо, за тяхното преразглеждане.

Член 9

Всяка календарна година Комисията предоставя на Европейския парламент и на Съвета доклад, който се основава на данните от мониторинга, получени от държавите-членки.

Член 10

Докладите, отнасящи се до междинните целеви години и до крайните целеви години¹⁰, съдържат информация относно това, дали намаляването се дължи на техническите мерки, предприети от производителите, или на други мерки, например промяна в поведението на потребителите.

Член 11

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 22 юни 2000 година.

За Парламента:

Председател
N.FONTAINE

За Съвета:

Председател
J.SÓCRATES

¹⁰ Препоръка на Комисията 1999/125/ЕО (ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 49), Препоръка на Комисията 2000/303/ЕО (ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 55) и Препоръка на Комисията 2000/304/ЕО (ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 57)

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Данни, които трябва да бъдат събрани и предадени от държавите-членки за целите на схемата за мониторинг на CO₂ при новите леки автомобили

По отношение на действието на общата схема на Общността за мониторинг на специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили, държавите-членки събират минимален обем информация за всеки нов лек автомобил, който е регистриран за първи път в Общността. Вземат се предвид само горива и двигатели, които са включени в законодателството на Общността за типово одобрение.

При регистриране на нов лек автомобил за първи път в Общността, държавите-членки събират и съхраняват следните данни:

- специфични емисии на CO₂ (g/km)
 - вид гориво (например: бензин, дизел)
 - производител
 - маса (kg)
 - максимална мощност (kW)
 - обем на двигателя (cm³).
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Качество и точност на данните

1. Въведение

Производителите разграничават отделните типове леки автомобили, които произвеждат чрез обозначаването им като варианти и версии. По отношение на който и да е автомобил, най-точните данни за емисии на CO₂ са данните, цитирани за конкретната версия, към която той принадлежи. Следователно, за целите на схемата за мониторинг, държавите-членки следва да събират само данни, които са характерни за дадена версия.

2. Използване на документацията за типово одобрение като източник на данни за мониторинг

а) Информацията, която ще бъде използвана за целите на мониторинг на CO₂/автомобилите (или която ще се включи в електронната база данни с оглед последваща употреба в схемата за мониторинг на CO₂/автомобилите) трябва да се извлече от официалния „информационен пакет“, придружаващ нотификацията за предоставяне на типово одобрение, която се разпространява от националните органи по прилагане на процедурата за типово одобрение в държавите-членки и както е установено в Директива 70/156/ЕИО.

б) Информационният пакет, който се разпространява от националния орган по прилагане на процедурата за типово одобрение, може да съдържа данни, характерни за няколко различни версии. Следователно е важно в информационния пакет да бъдат правилно определени верните данни за новорегистриран лек автомобил, когато той е предмет на разпоредбите на настоящото решение. Следователно, данните за дадена версия се избират въз основа на цифрите, определящи „типа“, „варианта“ и „версията“ на автомобила, така както те са посочени в сертификата за съответствие. Сертификатът за съответствие задължително съдържа данни, които се отнасят за конкретната версия на дадения тип автомобил.

3. Потенциални източници на грешки:

а) Извличане на данни, характерни за дадена версия, от документацията за типово одобрение

Има два важни потенциални източника на грешки, свързани с използването на документацията за типово одобрение като източник на данни за мониторинг за целите на настоящото решение. Първият може да възникне при преобразуването на данните, съдържащи се на хартиен формат в информационния пакет, в електронен формат, подходящ за използване от базата данни с документация за типово одобрение. Тук най-вероятно става дума за човешка грешка. Вторият се отнася до правилното извличане на данни от електронните бази данни с документация за типово одобрение. Данните относно правилната за дадения случай версия следва да се търсят в такива бази данни чрез уникалната комбинация от числа за типа, варианта и версията, които са посочени в сертификата за съответствие.

б) Прехвърляне на данни от сертификата за съответствие в електронния файл за регистрация

Когато данните са взети от сертификата за съответствие (на хартиен формат) и са въведени в електронен регистрационен файл по време на регистрацията на новия лек автомобил, има опасност да бъдат въведени неверни данни. Най-вероятният източник е човешка грешка.

в) Автоматично прехвърляне на данни от производителя към органите, извършващи регистрацията на превозните средства

В някои държави-членки от производителите се изисква да прехвърлят данни, съдържащи се в сертификата за съответствие, до регистриращите органи (или директно в регистрационни файлове) по електронен път. Естествено, съществува вероятност да бъдат прехвърлени неверни данни, поради което системите следва да бъдат валидирани.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Методология за определяне на информацията за мониторинг на CO₂ при новите леки автомобили

Настоящото приложение описва информацията от мониторинга, която трябва да бъде съобщена на Комисията. Информацията от мониторинга се образува въз основа на необработените данни, събрани при първата регистрация на новите леки автомобили (описани в приложение I), в съответствие с описаните по-долу методи. Точният формат, в който тази информация следва да бъде съобщена на Комисията, е описан в приложение IV.

На този етап се вземат предвид само горива и двигатели, които са включени в законодателството на Общността за типово одобрение. В схемата за мониторинг се включва само информация, която се отнася за нови леки автомобили, които не са били регистрирани досега в Общността. Леки автомобили, които имат предишна регистрация в Общността или на друго място, се изключват изрично от разпоредбите на настоящото решение.

1. Брой на новорегистрираните леки автомобили, разграничени по вид гориво (N_f)

За всеки отделен вид гориво (напр. бензин и дизел) държавите-членки определят броя на новите леки автомобили, които са регистрирани за първи път на тяхна територия. За всеки вид гориво f броят на новорегистрираните леки автомобили се обозначава като N_f .

2. Средни специфични емисии на CO₂ от новорегистрираните леки автомобили, използващи определен вид гориво ($S_{f,ave}$)

Специфичната емисия на CO₂ усреднена за всички новорегистрирани леки автомобили, използващи определен вид гориво (обозначена като $S_{f,ave}$) се изчислява от сумата на специфичните емисии на CO₂ за всеки отделен новорегистриран лек автомобил, работещ с даден вид гориво, S_f , разделена на броя на новорегистрираните леки автомобили, задвижвани със същия вид гориво, N_f :

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \times \sum S_f$$

3. Разпределение на емисиите на CO₂ от новите леки автомобили

Регистрира се броят на новорегистрираните леки автомобили от всеки вид гориво, които попадат във всяка една от посочените категории емисии на CO₂. Категориите емисии на CO₂ са: < 60, 60 – 80, 81 – 100, 101 – 120, 121 – 140, 141 – 160, 161 – 180, 181 – 200, 201 – 250, 251 – 300, 301 – 350, 351 – 450, > 450 g/km.

Ако броят на новите автомобили от дадена категория емисии на CO₂, c , и вид гориво, f , се означава като $N_{f,c}$, то средните емисии на CO₂ за тези автомобили, $C_{f,c,ave}$, се изчислява от сумата от отделните емисии на CO₂, $C_{f,c}$, от всеки нов автомобил, разделена на $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \times \sum C_{f,c}$$

4. Разпределение на новите леки автомобили според масата

За всяка отделна категория маса: < 650, 650 – 750, 751 – 850, 851 – 950, 951 – 1050, 1051 – 1150, 1151 – 1250, 1251 – 1350, 1351 – 1550, 1551 – 1750, 1751 – 2000, 2001 – 2250, 2251 – 2500, 2501 – 2800, и > 2800 kg, се регистрират броят на новорегистрираните леки автомобили, използващи даден вид гориво, средната маса на тези автомобили и средните специфични емисии на CO₂ от тях.

Ако броят на новите автомобили от определена категория маса, m , и даден вид гориво, f , се обозначи като $N_{f,m}$, то средната маса на тези автомобили, $M_{f,m,ave}$, се изчислява от сумата от отделните стойности на масата, $M_{f,m}$, на всеки нов автомобил, разделена на $N_{f,m}$:

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \times \sum M_{f,m}$$

Ако $S_{f,m}$ е специфичната емисия на CO₂ от отделните автомобили от дадена категория маса и вид гориво, то по аналогия средната специфична емисия на CO₂ от тези автомобили се изразява по следния начин:

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \times \sum S_{f,m}$$

5. Разпределение на новорегистрираните леки автомобили според максималната мощност

За всяка една от следните категории максимална мощност, < 30, 30 – 40, 41 – 50, 51 – 60, 61 – 70, 71 – 80, 81 – 90, 91 – 100, 101 – 110, 111 – 120, 121 – 130, 131 – 140, 141 – 150, 151 – 160, 161 – 170, 171 – 180, 181 – 200, 201 – 250, 251 – 300, > 300 kW, се регистрират броят на новорегистрираните леки автомобили, използващи определен вид гориво, средната максимална мощност на тези автомобили и средните специфични емисии на CO₂ от тях.

Ако броят на новите автомобили от дадена категория с определен обхват на мощността, p , и вид гориво, f , се обозначи като $N_{f,p}$, то средната максимална мощност на тези автомобили, $P_{f,p,ave}$, се изчислява от сумата от отделните стойности на максималната мощност $P_{f,p}$ на всеки нов автомобил, разделена на $N_{f,p}$:

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \times \sum P_{f,p}$$

Ако $S_{f,p}$ е специфичната емисия на CO₂ за отделните автомобили от конкретна категория максимална мощност и вид гориво, то по аналогия средната специфична емисия от CO₂ от тези автомобили е равна на:

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \times \sum S_{f,p}$$

6. Разпределение на новорегистрираните леки автомобили според обема на двигателя

За всяка отделна категория обем на двигателя: < 700, 700 – 800, 801 – 900, 901 – 1000, 1001 – 1100, 1101 – 1200, 1201 – 1300, 1301 – 1400, 1401 – 1500, 1501 – 1600, 1601 – 1700, 1701 – 1800, 1801 – 1900, 1901 – 2000, 2001 – 2100, 2101 – 2200, 2201 – 2400, 2401 – 2600, 2601 – 2800, 2801 – 3000, 3001 – 3500, 3501 – 4500, > 4500 cm³, се регистрират

броят на новорегистрираните леки автомобили, използващи даден вид гориво, средният обем на двигателя на тези автомобили и средните специфични емисии на CO₂ от тях.

Ако броят на новите автомобили от дадена категория с определен обхват на обема на двигателя, s , и вид гориво, f , се обозначи като $N_{f,c}$, то средният обем на двигателя на тези автомобили $C_{f,c,ave}$, се изчислява от сумата от отделните стойности на обема на двигателя $C_{f,c}$ на всеки нов автомобил, разделена на $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \times \sum C_{f,c}$$

Ако $S_{f,c}$ е специфичната емисия на CO₂ от отделните автомобили, спадащи към определена категория обем на двигателя и вид гориво, то по аналогия средната специфична емисия на CO₂ от тези автомобили се равнява на:

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \times \sum S_{f,c}$$

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Формат, в който информацията от мониторинга се изпраща на Комисията

По-долу е даден форматът, в който информацията от мониторинга, изчислена съгласно методологията, посочена в Приложение III, се предава от държавите-членки на Комисията.

1. Специфични емисии на CO_2 – усреднени данни за всички новорегистрирани леки автомобили, използващи едно и също гориво

За всеки отделен вид гориво държавите-членки предоставят броя на новорегистрираните леки автомобили и средната специфична емисия на CO_2 от тези автомобили. Данните се представят в таблична форма, както е посочено по-долу, при което стойностите на емисиите на CO_2 се закръгляват към най-близкото цяло число.

Вид гориво	Брой новорегистрирани леки автомобили	Средна специфична емисия на CO_2 (g/km)
Бензин		
Дизел		
... ..		

2. Средни специфични емисии на CO_2 според производителя и вида гориво:

Данните, относно всички новорегистрирани леки автомобили, трябва да бъдат групирани по производител и след това да бъдат подразделени според вида гориво (например бензин и дизел). За всяка подгрупа държавите-членки предоставят всички средни специфични емисии на CO_2 и броя на леките автомобили, който е послужил за основа за изчисленията. Исканата информация трябва да бъде предадена в таблична форма, както е посочено по-долу. И в този случай стойностите на емисиите на CO_2 се закръглят към най-близкото цяло число.

Производител	Вид гориво	Брой новорегистрирани леки автомобили	Средна специфична емисия на CO_2 (g/km)
... ..	Бензин		
... ..	Дизел		
... ..			

3. Разпределение на емисиите на CO_2 от целия парк нови леки автомобили

За всеки отделен вид гориво, държавите-членки предоставят броя на новите леки автомобили, регистрирани във всяка отделна категория емисии на CO_2 , по производител и общо за всички производители, съгласно следния формат:

Производител													
Вид гориво	Брой на новорегистрираните леки автомобили по категория емисии на CO_2 (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-400	> 400

			0	120	140	160	180	200	250	300	350	450	0
Бензин													
Средна емисия CO ₂													
Дизел													
Средна емисия CO ₂													

Общо за всички производители													
Вид гориво	Брой на новорегистрираните леки автомобили по категория емисии на CO ₂ (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	> 450
Бензин													
Средна емисия CO ₂													
Дизел													
Средна емисия CO ₂													

4. Разпределение на новите леки автомобили според масата, мощността и обема на двигателя

Характеристиките на автомобилите – маса, мощност и обем на двигателя – са били разделени на класове, при което на Комисията се съобщават обобщените данни за всеки клас. Исканите данни, по производител и общо за всички производители, се отнасят за средните отличителни характеристики (маса, мощност и обем на двигателя) и средната специфична емисия на CO₂ за леките автомобили в класа. Стойностите на масата, мощността и обема на двигателя и специфичните емисии на CO₂ се закръглят към най-близкото цяло число.

Производител																
Вид гориво/параметър		Нови леки автомобили с маса в kg														
		< 650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	1751-2000	2001-2250	2251-2500	2501-2800	> 2800
Бензин	Брой коли															
	Средна маса															
	Средна емисия CO ₂															
Дизел	Брой коли															
	Средна маса															
	Средна емисия CO ₂															

		Общо за всички производители														
Вид гориво/параметър		Нови леки автомобили с маса в kg														
		< 650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	1751-2000	2001-2250	2251-2500	2501-2800	> 2800
Бензин	Брой коли															
	Средна маса															
	Средна емисия CO ₂															
Дизел	Брой коли															
	Средна маса															

	Средна емисия CO ₂																		
--	----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Производител																					
Вид гориво/параметър		Нови леки автомобили с максимална мощност на двигателя в kW																			
		< 30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-200	201-250	251-300	> 300
Бензин	Брой коли																				
	Средна мощност																				
	Средна емисия CO ₂																				
Дизел	Брой коли																				
	Средна мощност																				
	Средна емисия CO ₂																				

Общо за всички производители

Вид гориво/параметър		Нови леки автомобили с максимална мощност на двигателя в kW																			
		< 30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-200	201-250	251-300	> 300
Бензин	Брой коли																				
	Средна мощност																				
	Средна емисия CO ₂																				
Дизел	Брой коли																				
	Средна мощност																				
	Средна емисия CO ₂																				

Производител																								
Вид гориво/параметър	Нови леки автомобили с обем на двигателя в cm ³																							
	< 700	700-800	800-900	900-1000	1000-1100	1100-1200	1200-1300	1300-1400	1400-1500	1500-1600	1600-1700	1700-1800	1800-1900	1900-2000	2000-2100	2100-2200	2200-2400	2400-2600	2600-2800	2800-3000	3000-3500	3500-4500	> 4500	

Бензин	Брой коли																							
	Среден обем на двигателя																							
	Средна емисия CO ₂																							
Дизел	Брой коли																							
	Среден обем на двигателя																							
	Средна емисия CO ₂																							

Общо за всички производители																								
Вид гориво/параметър	Нови леки автомобили с обем на двигателя в cm ³																							
	< 700	70 0-80 0	80 1-90 0	90 1-100 0	100 1-110 0	110 1-120 0	120 1-130 0	130 1-140 0	140 1-150 0	15 01 - 16 00	160 1-170 0	170 1-180 0	180 1-190 0	190 1-200 0	200 1-210 0	210 1-220 0	220 1-240 0	240 1-260 0	260 1-280 0	280 1-300 0	300 1-350 0	350 1-450 0	> 45 00	

Бензин	Брой коли																							
	Среден обем на двигателя																							
	Средна емисия CO ₂																							
Дизел	Брой коли																							
	Среден обем на двигателя																							
	Средна емисия CO ₂																							
