



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ПРИЛОЖЕНИЕ

КЪМ

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от
тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури
(текст от значение за ЕИП)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури
(текст от значение за ЕИП)

(1) Приложения 0, III, IIIa, IIIb и IV се изменят както следва:

а) Раздел 3 от приложение 0 се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следното:

„3. Превозни средства „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“;

ii) в таблицата се заличава редът за превозно средство „EEV“;

iii) добавя се следното:

„Гранични стойности на емисиите EURO VI

	Пределни стойности							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (неметан ови въглерод ороди) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Маса на праховит е частици (mg/kWh)	Брой на прахов ите частиц и (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Забележка:

PI = принудително запалване.

CI = запалване чрез сгъстяване

(1) Допустимото ниво на компонента NO₂ в граничната стойност на NO_x може да се определи на по-късен етап.“;

б) Приложение III се изменя, както следва:

i) Раздел 2 се изменя, както следва:

— в точка 2.1 шестото тире се заменя със следния текст:

‘— Разходите се разпределят за тежки превозни средства по обективен и прозрачен начин, като се отчитат частта от трафика на тежки превозни средства по пътната мрежа и съответните разходи. Километрите, пропътувани от тежките превозни средства, за тази цел могат да се коригират с обективно аргументирани „коэффициенти за еквивалентност“ като посочените в точка 4 (*).

* Прилагането на коэффициенти за еквивалентност от държавите членки може да отчита развиваното пътно строителство на поетапен принцип или като се използва подходът за дълъг цикъл на годност.“;

— в точка 2.2 второто тире се заменя със следния текст:

„— Тези разходи се разпределят между тежките превозни средства и останалия трафик на базата на действителни и прогнозни дялове на километрите на различните превозни средства и могат да бъдат коригирани с обективно аргументирани коэффициенти за еквивалентност като посочените в точка 4.“;

ii) в раздел 4 заглавието и първото тире се заменят със следното:

„4. ДЯЛ НА ТРАФИКА НА ТЕЖКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, КОЕФИЦИЕНТИ ЗА ЕКВИВАЛЕНТНОСТ И КОРЕКЦИОНЕН МЕХАНИЗЪМ

— Изчисляването на таксите за изминато разстояние се основава на действителните или прогнозните дялове на тежките превозни средства в общите километри, пропътувани от превозните средства, коригирани по желание с коэффициенти за еквивалентност, за да се отчетат увеличените разходи за изграждане и ремонт на инфраструктурата, използвана от тежки превозни средства.“;

в) Приложение IIIa се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IIIa

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА НАЛАГАНЕ НА ТАКСА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

В настоящото приложение се предвиждат минималните изисквания за налагане на такса за външни разходи и, когато е приложимо, за изчисляване на максималната такса за външни разходи.

1. Засегнати части от пътната мрежа

Държавите членки уточняват подробно частите от своите пътни мрежи, които ще подлежат на облагане с такса за външни разходи.

Когато държава членка възнамерява да наложи такса за външни разходи единствено за част или части от пътната мрежа, съставени от нейния дял от трансевропейската мрежа и нейните магистрали, частта или частите се избират след оценка, която установява, че:

- когато превозните средства използват пътищата, за които се прилага такса за външни разходи, това причинява вреди за околната среда, по-големи от средните, оценявани съгласно докладите за замърсяването на въздуха, националните инвентаризации на емисиите, обема на трафика или (когато става дума за шума) съгласно Директива 2002/49/ЕО, или
- прилагането на такса за външни разходи за други части от пътната мрежа, съставени по гореописания начин, може да има неблагоприятни последици за

околната среда или за безопасността по пътищата или налагането и събирането на такса за външни разходи за тях би довело до прекомерни разходи.

2. Обхванати превозни средства, пътища и периоди

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб, тя уведомява Комисията за класификацията на превозните средства, според която варира таксата за външни разходи. Тя също уведомява Комисията за местоположението на пътищата, които подлежат на облагане с по-високи такси за външни разходи (наричани по-нататък „крайградски пътища (включително автомагистрали)“) и пътищата, които подлежат на облагане с по-ниски такси за външни разходи (наричани по-нататък „междуградски пътища (включително автомагистрали)“).

Когато е приложимо, тя също уведомява Комисията за точните периоди, съответстващи на нощния период, през които може да бъде приложена по-висока такса за външни разходи във връзка с шума, за да се отчете по-голямото въздействие на шума като дразнител.

Класификацията на пътищата като крайградски пътища (включително автомагистрали) и междуградски пътища (включително автомагистрали) и определянето на периоди се основават на обективни критерии, свързани с равнището на излагане на пътищата и техните околности на замърсяване, като гъстотата на населението, средните годишни стойности на замърсяването на въздуха (по-специално с PM_{10} и NO_2) и броят на дните (за PM_{10}) и часовете (NO_2), в които се превишават граничните стойности, установени съгласно Директива 2008/50/ЕО. Използваните критерии се включват в уведомлението.

3. Размер на таксата

Настоящият раздел се прилага, когато дадена държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб.

За всеки клас превозно средство, вид на пътя и период държавата членка или независимият орган, ако има такъв, определят един конкретен размер. Установената в резултат на това структура на таксуване е прозрачна, разгласява се публично и е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия. Публикуването следва да се осъществи своевременно преди началото на прилагането. Всички параметри, данни и друга информация, необходими за разбирането на това как са изчислени различните елементи на външните разходи, се оповестяват публично.

При определяне на таксите държавата членка или независимият орган, ако има такъв, се ръководят от принципа на ефективното ценообразуване, което означава цена, близка до пределната социална цена за използването на превозното средство, на което се налага таксата.

Таксата се определя след като се вземат предвид и рискът от отклоняване на трафика, заедно с неблагоприятните последици за безопасността по пътищата, за околната среда и за задръстванията, и възможностите за намаляване на тези рискове.

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, контролира ефективността на схемата за таксуване за ограничаване на вредите върху околната среда, произтичащи от автомобилния транспорт. При необходимост тя коригира на всеки две години структурата и конкретния размер на таксата, определена за даден клас превозно средство, вид на пътя и период, в зависимост от промените в предлагането и търсенето на транспортни услуги.

4. Елементи на външните разходи

4.1. Разходи във връзка със замърсяването на въздуха, причинено от трафика

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб, тази държава членка или независимият орган, ако има такъв, изчислява дължимите разходи въз основа на замърсяването на въздуха, причинено от превозните средства, като прилага следната формула:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

където:

- PCV_{ij} = разход от замърсяване на въздуха от превозно средство от клас i на път от вид j (евро/превозно средство.километър)
- EF_{ik} = коефициент на емисиите на замърсител k и клас превозно средство i (грам/превозно средство.километър)
- PC_{jk} = паричният разход от замърсител k за вид на пътя j (евро/грам)

Коефициентите на емисиите са същите като тези, използвани от държавите членки за изготвяне на националните инвентаризации на емисиите, предвидени в Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета за намаляване на националните тавани за емисии на някои атмосферни замърсители * (която изисква използване на Ръководството на ЕМЕР/ЕЕА относно инвентаризацията на емисиите на замърсители на въздуха **). Паричният разход от замърсителите се оценява от държавата членка или, по целесъобразност, от независимия орган, посочен в член 7в, параграф 4, като се използват научно доказани методи.

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, може да прилага научно доказани алтернативни методи за изчисляване на стойността на разходите във връзка със замърсяването на въздуха, като използва данни от измервания на замърсители на въздуха и местната стойност на паричните разходи от замърсители на въздуха.

4.2. Разходи във връзка с шумовото замърсяване, причинено от трафика

Когато държава членка възнамерява да прилага по-високи такси за външни разходи в сравнение с референтните стойности, определени в приложение IIIб, тази държава членка или независимият орган, ако има такъв, изчислява дължимите разходи въз основа на шумовото замърсяване, причинено от превозните средства, като прилага следните формули:

$$NCV_j (\text{daily}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j (\text{day}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j (\text{night}) = b \times NCV_j$$

където:

—	$NCV_j =$	разход от шумово замърсяване от едно тежкотоварно превозно средство на път от вид j (евро/превозно средство.километър)
---	-----------	--

—	$NC_{jk} =$		разход от шумово замърсяване на човек, който на път от вид j е изложен на ниво на шума k (евро/човек)
—	$POP_k =$		население, изложено на ежедневно ниво на шум k на километър (човек/километър)
—	$WADT =$		среднопретеглен всекидневен трафик (еквивалент на лек автомобил)
—	a и b		са тегловни коефициенти, определени от държавата членка по начин, който позволява получената среднопретеглена такса за шум на километър пробег на превозно средство да съответства на NCV_j (ежедневно).

Шумовото замърсяване, причинено от превозните средства се отнася до въздействието на шума върху здравето на гражданите край пътя.

Населението, изложено на ниво на шума k, се взема от стратегическите карти на шума, изготвени съгласно член 7 от Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ***.

Разходът за човек, изложен на ниво на шума k, се оценява от държавата членка или от независим орган, ако има такъв, като се използват научно доказани методи.

Среднопретегленият всекидневен трафик приема коефициент за еквивалентност „е“ между тежкотоварните превозни средства и леките автомобили, определен въз основа на нивата на шумови емисии на средния автомобил и средното тежкотоварно превозно средство и при отчитане на Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО.

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, може да установи диференцирани такси за шумово замърсяване, за да насърчи използването на по-безшумни превозни средства, при условие че това няма да доведе до дискриминация срещу чуждестранни превозни средства.

* Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО (ОВ L 344, 17.12.2016 г., стр. 1).

** Методика на Европейската агенция за околната среда: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).“;

г) Приложение IIIб се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IIIБ

РЕФЕРЕНТНИ СТОЙНОСТИ НА ТАКСАТА ЗА ВЪНШНИ РАЗХОДИ

С настоящото приложение се определят референтни стойности за таксата за външни разходи, включително разходите за замърсяването на въздуха и шума.

Таблица 1: референтни стойности на таксата за външни разходи за тежкотоварни превозни средства

Клас на превозното средство	Цент/километър пробег	Крайградски ⁽¹⁾	Междуградски ⁽²⁾
Тежкотоварни превозни средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние по-малко от 14 тона или с две оси	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	2,5	0,3
Тежкотоварни превозни средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние между 14 и 28 тона или с три оси	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	2,5	0,3
Тежкотоварни превозни средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние между 28 и 40 тона или с четири оси	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	2,5	0,3

Тежкотоварни превозни средства с максимално допустимо тегло в натоварено състояние над 40 тона	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
или с 5 или повече оси	Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ „Крайградски“ означава райони с гъстота на населението между 150 и 900 жители/km² (средна гъстота на населението от 300 жители на km²).

⁽²⁾ „Междуградски“ означава райони с гъстота на населението под 150 жители/km².

Таблица 2: референтни стойности на таксата за външни разходи за автобуси

Клас превозното средство	на	Цент/километър пробег	Крайградски ⁽¹⁾	Междуградски ⁽²⁾
Автобус максимално допустимо тегло в натоварено състояние от 18 тона или с две оси	с	EURO 0	20,3	13,1
		EURO I	16,0	10,4
		EURO II	15,6	9,9
		EURO III	13,9	8,5
		EURO IV	10,0	5,7
		EURO V	9,0	5,0
		EURO VI	2,8	0,8
		Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	1,4	0,2
Автобус максимално допустимо тегло в натоварено състояние над 18 тона или с три или повече оси	с	EURO 0	24,9	16,2
		EURO I	19,2	12,3
		EURO II	18,5	12,0
		EURO III	15,7	9,8
		EURO IV	10,6	6,6
		EURO V	10,2	5,2
		EURO VI	2,8	0,8
		Превозни средства, замърсяващи по-малко от EURO VI	1,4	0,2

⁽¹⁾ „Крайградски“ означава райони с гъстота на населението между 150 и 900 жители/km² (средна гъстота на населението от 300 жители на km²).

⁽²⁾ „Междуградски“ означава райони с гъстота на населението под 150 жители/km².

Стойностите в таблици 1 и 2 могат да бъдат умножени по коефициент до 2 в планинските райони и около агломерации, доколкото това е оправдано от по-ниската разпръснатост, наклона на пътищата, височината или температурните инверсии.“;

д) в приложение IV, таблицата със заглавие „Комбинации от превозни средства (съчленени превозни средства и автовлакове)“, се заменя със следното:

„КОМБИНАЦИИ ОТ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (СЪЧЛЕНЕНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И АВТОВЛАКОВЕ)“

Задвижващи оси с пневматично окачване или признат еквивалент		Други системи за окачване на задвижващите оси		Клас относно щетите
Брой на осите и максимално допустимо тегло в натоварено състояние (в тонове)		Брой на осите и максимално допустимо тегло в натоварено състояние (в тонове)		
Не по-малко от	По-малко от	Не по-малко от	По-малко от	
<i>2 + 1 оси</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 оси</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	

33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 оси				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 оси				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 оси				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	
7 оси				
40	50	40	50	II
50 60	60	50 60	60	III
8 или 9 оси				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III“;

(2) Добавят се следните приложения V, VI и VII:

ПРИЛОЖЕНИЕ V

**МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА НАЛАГАНЕ НА ТАКСА ЗА
ЗАДРЪСТВАНИЯ**

Настоящото приложение определя минималните изисквания за налагане на такса за задръствания.

1. Части от мрежата, които са обект на таксуване за задръствания, обхванати превозни средства и периоди от време

Държавите членки определят точно:

а) частта или частите от своите мрежи, съставени от техния дял от трансевропейската пътна мрежа и автомагистралите им, както е посочено в член 7, параграф 1, които не са предмет на такса за задръствания, съгласно член 7га, параграфи 1 и 3.

б) класификацията на участъци от мрежата, които са предмет на такса за задръствания като „метрополни“ и „неметрополни“. Държавите членки използват критериите, посочени в таблица 1 за целите на определянето на класификацията на всеки участък от пътя.

Таблица 1: Критерии за класификация на пътищата от мрежата, посочени в точка а) като „метрополни“ и „неметрополни“

Категория пътища	Критерий за класифициране
„метрополни“	Участъци от пътната мрежа, които се намират в агломерации с население от 250 000 или повече жители
„неметрополни“	Участъци от пътната мрежа, които не са определени като „метрополни“

в) периодите, през които се прилага таксата за всеки отделен участък. Когато през периода на таксуване се прилагат различни нива на таксата, държавите членки ясно посочват началото и края на всеки период, през който се прилага дадена конкретна такса.

Държавите членки използват еквивалентните фактори, предвидени в таблица 2, за целите на определянето на съотношението между нивата на таксуване на различните категории превозни средства:

Таблица 2: Коефициенти за еквивалентност за определяне на съотношението между нивата на таксата за задръствания за различните категории превозни средства

Категория превозни средства	Коефициент за еквивалентност
Леки превозни средства	1
Тежкотоварни превозни средства без ремарке	1,9
Автобуси	2,5
Съчленени тежкотоварни превозни средства	2,9

2. Размер на таксата

За всяка категория превозно средство, участък от пътя и период от време държавата членка или независим орган, ако има такъв, определят един конкретен размер в съответствие с разпоредбите на раздел I от настоящото приложение, като вземат предвид съответната максимална стойност, посочена в таблицата в приложение VI. Установената в резултат на това структура на таксуване е прозрачна, разгласява се публично и е достъпна за всички ползватели при едни и същи условия.

Държавата членка публикува цялата посочена по-долу информация своевременно преди въвеждането на такса за задръствания:

а) всички параметри, данни и друга информация, необходими, за да се разбере как се класифицират пътищата и превозните средства и как се определят периодите на прилагане на таксата;

б) пълното описание на таксите за задръстване, приложими за всяка категория превозно средство на всеки участък от пътя и за всеки период от време.

Държавите членки предоставят на Комисията цялата информация, публикувана в съответствие с букви а) и б).

Таксата се определя едва след като се вземат предвид и рискът от отклоняване на трафика, заедно с неблагоприятните последици за безопасността по пътищата, за околната среда и за задръстванията, и възможностите за намаляване на тези рискове.

Държавата членка или независимият орган, ако има такъв, контролира ефективността на схемата за таксуване за ограничаване на задръстванията. При необходимост тя коригира ежегодно структурата и периодите на таксуване, както и конкретния размер на таксата, определен за дадена категория превозно средство, вид на пътя и период, в зависимост от промените в предлагането и търсенето на транспортни услуги.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI:

МАКСИМАЛНО НИВО НА ТАКСАТА ЗА ЗАДРЪСТВАНИЯ

Настоящото приложение определя максималния размер на таксата за задръствания.

Максималните нива, предвидени в таблицата по-долу, се прилагат за леки превозни средства. Таксите за други категории превозни средства се определят като се умножи размерът на таксата, прилагана за леки превозни средства, с коефициентите за еквивалентност, посочени в таблицата в приложение V.

Таблица: Максимално ниво на таксата за задръствания за леки превозни средства

Цент/километър пробег	Метрополни	Неметрополни
Автомагистрали	67	34
Главни пътища	198	66

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПРОМЯНА НА ТАКСИТЕ ЗА ИЗМИНАТО РАЗСТОЯНИЕ И ТАКСИТЕ ЗА ПОЛЗВАНЕ ЗА ЛЕКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

В настоящото приложение се определят категориите емисии, според които варират таксите за изминато разстояние и таксите за ползване.

Емисиите на замърсители се измерват в съответствие с Регламент (ЕС) .../... На Комисията*.

По-ниските ставки се прилагат за всички леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с конкретни емисии на CO₂, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета **, които са под нивата, които съответстват на приложимите цели общо за автомобилния парк на ЕС, определени в Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета *** и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета****.

Таблица: категории емисии от леки превозни средства

Коефициент на съответствие	1,5-2,1	1-1,5	под 1	Превозни средства с нулеви емисии
Такса на километър	10 % под най-високата ставка	20 % под най-високата ставка	30 % под най-високата ставка	75 % под най-високата ставка

-
- * РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА за изменение на Регламент (ЕС) 2017/xxx на Комисията и Директива № 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите в реални условия от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) [RDE 3] (ОВ L ...,2017, стр. ...).
- ** Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).
- *** Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).
- **** Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).