



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 2 юни 2017 г.
(OR. en)

9939/17

**Междуинституционално досие:
2017/0111 (COD)**

**CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974**

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От: Генералния секретар на Европейската комисия,
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 1 юни 2017 г.

До: Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: COM(2017) 279 final

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА
СЪВЕТА относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и
разхода на гориво на нови тежки превозни средства

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2017) 279 final.

Приложение: COM(2017) 279 final



Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на
нови тежки превозни средства**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 188 final}
{SWD(2017) 189 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• ОСНОВАНИЯ И ЦЕЛИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Основните политически цели на настоящата Комисия са създаването на работни места, икономически растеж и инвестиции, и в този контекст — осъществяването на прехода към чиста енергия за всички европейци. Това е подкрепено от план за инвестиции, насочен към реиндустриализация на Европа, основаваща се на нови бизнес модели и авангардни технологии. В средносрочен и дългосрочен план целта е да се постигне кръгова икономика с ниски въглеродни емисии.

В контекста на транспорта, особено по отношение на камиони и автобуси, т.е. тежки превозни средства (ТПС), целта на Комисията е да се гарантира, че европейските граждани и предприятия имат достъп до справедлива, устойчива и конкурентоспособна мобилност.

До този момент емисиите на CO₂ и разходът на гориво от нови ТПС, пускани на пазара на ЕС, не са били предмет на сертифициране, мониторинг и докладване. Недостигът на такава информация е причина за възникването на следните три предизвикателства по отношение на ТПС:

- (1) **Пропуснати възможности за разработване на политики за намаляване на сметките за горива на превозвачите:** Разходите за гориво на превозвачите на товари могат да надвишат една четвърт от техните оперативни разходи¹ и поради това горивната ефективност се превръща за тях в основен критерий при закупуването. Въпреки че горивната ефективност на ТПС се е подобрила през последните десетилетия, много от надхвърлящите общо половин милион транспортни предприятия, голяма част от които са МСП, все още нямат достъп до стандартизирана информация за оценка на технологии за горивна ефективност и сравняване на камиони, която би им позволила да направят най-информирания избор при закупуване и да намалят своите разходи за гориво. С течение на времето нереализираните икономии на гориво са се натрупали, увеличавайки зависимостта на ЕС от внос на изкопаеми горива, и поради това представляват една пропусната възможност за намаляване на вноса на гориво.
- (2) **Нарастваща конкуренция за производителите на превозни средства:** Според данни на промишлеността през 2015 г. износът на камиони е генерирал излишък в търговския баланс в размер на 5,1 млрд. евро. Секторът за производство на ТПС в ЕС е част от автомобилната промишленост, която осигурява пряко и непряко 12,1 милиона работни места в Европа (5,6 % от общата заетост в ЕС)². Производителите на ТПС в ЕС са изправени пред нарастващ глобален конкурентен натиск. През последните години големи пазари като САЩ, Канада, Япония и Китай въведоха мерки за сертифициране и подобряване на горивната ефективност под формата на стандарти за разхода на гориво и/или за емисиите с оглед стимулиране на иновациите и бързо

¹ Проучвания за оценка на разходите за гориво, посочени в **раздел 5.6** към придружаващата оценка на въздействието и **приложение 8** към нея, SWD(2017)XXX.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

подобряване на ефективността на превозните средства. При градските автобуси нараства конкуренцията от страна на електрическите превозни средства, по-специално на произведените от китайски производители. Секторът ще трябва да се движи в крак с технологичните подобрения на тези пазари, за да запази сегашната си позиция на пазара.

- (3) **Пречка за въвеждането на политики за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) в сектора на тежки превозни средства:** Секторът на ТПС в ЕС е значителен източник на емисии на парникови газове. През 2014 г. емисиите на парникови газове от ТПС представляват 5 % от общите емисии в ЕС, което е една пета от емисиите от транспорта и около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт³. От 1990 г. до 2014 г. емисиите на парникови газове от транспорта⁴ като цяло са се увеличили с 20 %, а емисиите от ТПС — с 14 %⁵. Ако не бъдат предприети допълнителни действия, емисиите на въглероден диоксид (CO₂) от ТПС ще се увеличат с до 10 % между 2010 г. и 2030 г.⁶ В същото време ЕС си е поставил амбициозни цели за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г., за което транспортният сектор трябва да даде своя принос. ЕС има обща цел за намаляване на вътрешните емисии за 2030 г. с най-малко 40 % под нивата от 1990 г. С оглед на ефективността по отношение на разходите тази цел беше разделена на намаления на емисиите до 2030 г. в сравнение с нивата от 2005 г. с 43 % за сектори, участващи в схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), и с 30 % за сектори извън СТЕ на ЕС, към които принадлежи транспортът. Освен това делът на емисиите от транспорта в държавите членки варира от 21 % до 69 % от общите национални емисии в секторите извън СТЕ на ЕС, обхванати от Регламента за разпределяне на усилията. Въпреки че за 2030 г. не са определени конкретни секторни цели, транспортът ще трябва да даде своя принос за постигане на целта за намаляване на емисиите извън обхвата на СТЕ на ЕС съгласно Регламента за разпределяне на усилията, какъвто ще е случаят и със сградите, селското стопанство и отпадъците.

Затова Комисията предприе действия за преодоляване на този недостиг на информация.

Първо, Комисията разработи софтуер за математическо моделиране — Vehicle Energy Consumption calculation Tool (VECTO) — с цел изчисляване на разхода на гориво и емисиите на CO₂ от нови ТПС по съпоставим и разходоефективен начин.

Второ, Комисията предложи нов регламент за определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво за нови тежки превозни средства (т. нар. „регламент за сертифициране“) съгласно действащото законодателство за одобряване на типа⁷. При прилагане на регламента на Комисията относно сертифицирането ще трябва да се извършва математическо моделиране с помощта на VECTO за емисиите на CO₂ и разхода на гориво на всяко ново ТПС, попадащо в неговия обхват, което се пуска на пазара в ЕС. Самите производители на превозни средства ще извършват

³ Данни от инвентаризацията на парниковите газове за 2016 г., <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Включително емисиите от международно въздухоплаване, но без емисиите от международно корабоплаване.

⁵ Данни от инвентаризацията на парниковите газове за 2016 г., <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Ориентировъчен сценарий на ЕС за 2016 г. — Енергетика, транспорт и емисии на ПГ — тенденции до 2050 г. (EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions — Trends to 2050).

⁷ Директива 2007/46/ЕО, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

математическото моделиране на базата на сертифицирани входящи данни за компонентите на превозното средство и на сертифициран процес на набавяне, управление и прилагане на тези входящи данни.

Чрез сертифицирането ще бъде частично премахнат установеният недостиг на информация. Информацията относно съответните експлоатационни характеристики на дадено превозно средство ще бъде предоставяна само на конкретния купувач на превозното средство и на националните органи, където е регистрирано превозното средство.

Трето, сега Комисията предлага мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ от нови ТПС, които са предмет на процедурата за сертифициране, с цел преодоляване на недостига на информация и постигане на пълна прозрачност на пазара. Чрез тази трета стъпка всички съответни данни, изчислени от производителите в съответствие с методика за сертифициране, ще подлежат на мониторинг, докладване и публикуване на равнище ЕС. По този начин на всички заинтересовани страни ще бъде предоставен достъп до данните.

Това ще осигури на превозвачите достъп до информацията за характеристиките на товарни автомобили от различни модели, но със сходни характеристики, и ще им позволи по-информиран избор.

Производителите на превозни средства ще могат да сравняват характеристиките на своите превозни средства с тези на други модели, което ще осигури повече стимули за иновации.

Държавните органи ще имат достъп до пълните данни за разработването и прилагането на политики за насърчаване на по-икономични камиони, например чрез данъчно облагане и такси за ползване на пътищата. Това не би било възможно по друг начин, тъй като държавите членки биха имали достъп само до данните от VECTO на превозните средства, регистрирани на тяхната територия. Накрая, това ще даде възможност за анализ на данните, напр. за оценка на степента на разпространение на определени технологии.

Това е също необходима стъпка за изпълнението и правоприлагането на бъдещите стандарти за емисиите на CO₂ от ТПС. Системата за мониторинг и докладване е особено необходима за оценяване на спазването на такива бъдещи стандарти, както е случаят за леките и лекотоварните автомобили.

- **СЪГЛАСУВАНОСТ С ДЕЙСТВАЩИТЕ РАЗПОРЕДБИ В ТАЗИ ОБЛАСТ НА ПОЛИТИКАТА**

Настоящото предложение е съгласувано със съобщението от 2014 г. относно „Стратегия за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства“. В стратегията за ТПС се обявява мярка за прилагане, която определя процедурата за сертифициране на емисиите на CO₂ от нови ТПС, пускани на пазара на ЕС, като емисиите се изчисляват от инструмента за моделиране VECTO, и законодателно предложение относно мониторинга и докладването на тези емисии.

С настоящото предложение също така се изпълнява Европейската стратегия от 2016 г. за мобилност с ниски емисии, чиито цели включват намаляване на емисиите на

парникови газове в автомобилния транспорт с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г. и драстично намаляване на емисиите на замърсители на въздуха. В стратегията също така се заявява, че Комисията ще ускори анализа по вариантите за разработването на стандарти за емисии на CO₂ с оглед изготвянето на законодателно предложение по време на мандата на настоящата Комисия.

И накрая, настоящото предложение ще улесни също разработването на методика за диференциране на таксите за ползване на инфраструктурата за нови ТПС в съответствие с емисиите на CO₂ и ще спомогне за преразглеждането на Директивата за евровинетката.

- **СЪГЛАСУВАНОСТ С ДРУГИТЕ ПОЛИТИКИ НА СЪЮЗА**

Настоящото предложение е в съответствие с ангажимента на ЕС по рамката за политиките в областта на климата и енергетиката до 2030 г. за намаляване на вътрешните емисии с поне 40 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. Като част от изпълнението на този ангажимент през юли 2016 г. Комисията предложи Регламент за задължителни годишни намаления на емисиите на парникови газове от държавите членки за периода 2021—2030 г. (регламент за разпределяне на усилията) за секторите, които не са включени в схемата за търговия с емисии (напр. транспорт, сгради, селско стопанство и отпадъци).

Настоящото предложение е в съответствие и с предложението на Комисията от 2016 г. за преразглеждане на Директивата за енергийната ефективност, поставяща задължителна водеща цел от 30 % за подобряване на енергийната ефективност на равнище ЕС до 2030 г. в сравнение с обичайната практика.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **ПРАВНО ОСНОВАНИЕ**

Членове 191—193 от Договора за функционирането на Европейския съюз определят и уточняват компетентността на ЕС в областта на изменението на климата. Правното основание за настоящото предложение е член 192 от ДФЕС.

- **СУБСИДИАРНОСТ**

Действията на ЕС са оправдани с оглед на трансграничното въздействие на изменението на климата и необходимостта от запазване на единните пазари за горива, автомобили и транспортни услуги.

Освен това новите ТПС, регистрирани в дадена държава членка, често са произвеждани от производител в друга държава членка. Поради това мониторингът на национално равнище вместо на равнище ЕС би изисквал задълбочено сътрудничество между държавите членки, а хомогенността на данните от мониторинга не би била гарантирана поради различията в техните законодателства и практики в областта на политиката. Би било трудно да се постигне съпоставимост и пълнота на данните, което би довело до разпокъсаност и загуба на прозрачност на пазара в ЕС.

По-специално липсата на обща база данни, съдържаща всички данни от мониторинга в държавите членки, би затруднила използването на данните от купувачите на превозни средства и от създателите на политиките на равнището на ЕС.

Изглежда, че една обща схема за мониторинг на равнището на ЕС ще е най-подходящият и опростен подход. Такъв подход вече е възприет за леките и лекотоварните автомобили посредством действия на равнището на ЕС.

- **ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

Като се има предвид, че предложението е не само необходимо, но и носи потенциални икономически ползи, то отговаря на изискванията за пропорционалност — на равнището на целия ЕС необходимите усилия са минимални, а разходите — почти нищожни, в сравнение с потенциалните ползи за всички заинтересовани страни от прозрачността на пазара и наличността на данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво от ТПС.

- **ИЗБОР НА ИНСТРУМЕНТ**

За да се постигне еднаквост в прилагането на предлаганите правила в целия ЕС, както и еднородност и съпоставимост на данните, чрез което да се създадат еднакви условия на конкуренция за производителите и ползвателите на тежки превозни средства, е целесъобразно да се използва регламент, който е пряко приложим и обвързващ за държавите членки.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ/ПРОВЕРКИ ЗА ПРИГОДНОСТ НА ДЕЙСТВАЩОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО**

Не е извършена оценка, тъй като до момента областта не е била регулирана.

- **КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

Комисията организира среща със заинтересованите страни, за да получи обратна информация относно оценката на въздействието от етапа на създаване и да представи оценката на административните разходи, извършена от външен консултант. Беше получена конструктивна обратна информация от заинтересованите страни, а оценката на разходите не беше оспорена.

Комисията също така организира обществена консултация онлайн относно изготвянето на законодателство за мониторинг и докладване на разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС⁸. Бяха получени 121 отговора от широк спектър от заинтересовани страни,

⁸ Резултатите от обществената консултация са на разположение на адрес http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

представящи техните становища относно необходимостта от действия, целите, вариантите и очакваното въздействие.

Становищата на заинтересованите страни бяха включени в оценката на въздействието, а избраният вариант е вариантът, предпочитан от повечето респонденти. Резултатите от консултацията със заинтересованите страни са включени в обобщен вид в приложение 2 на оценката на въздействието на настоящото предложение.

- **СЪБИРАНЕ И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ЕКСПЕРТНИ СТАНОВИЩА**

Оценката на разходите за различните варианти на мониторинг и докладване е извършена от външен изпълнител (вж. приложение 10 към оценката на въздействието). Проучването се основава до голяма степен на интервюта с националните органи за регистрация и производителите на ТПС, проведени с цел да се вземат предвид техните становища относно различните възможности за мониторинг и да се получат целенасочени становища от тях по отношение на разходите за техните организации, като се вземат под внимание действащите процедури и необходимите адаптации.

Освен това, оценката на въздействието се основава на предишната оценка на въздействието, придружаваща стратегията от 2014 г. за намаляване на потреблението на гориво и на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, във връзка с оценката на другите въздействия.

- **ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

Оценката на въздействието⁹, придружаваща настоящото предложение, бе разработена и изготвена в съответствие с приложимите указания за по-добро регулиране и получи положително становище от Комитета за регулаторен контрол. Препоръчаните от Комитета подобрения бяха включени в окончателната ѝ версия. Оценката на въздействието допълва анализа, направен в рамките на оценката на въздействието от 2014 г. в подкрепа на стратегията за ТПС.

В оценката на въздействието се разглеждат вариантите, свързани с мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ от всички нови ТПС, пускани на пазара на ЕС и подлежащи на процедурата по сертифициране съгласно рамката за одобряване на типа. Данните, подлежащи на мониторинг и докладване, се състоят от около 80 параметъра, които са от значение за определянето на разхода на гориво и емисиите на CO₂ на всяко превозно средство.

Европейската агенция за околната среда (ЕАОС) е най-подходящият орган на европейско равнище, който да действа от името на Комисията, за да систематизира данните, да изгражда нова база данни, да анализира докладваните данни от мониторинга на ТПС и да извършва проверки на тяхното качество. Тези задачи вече се изпълняват от ЕАОС по отношение на докладваните данни от мониторинга на леките превозни средства (вж. приложение 8 към оценката на въздействието).

⁹ SWD(2017)XXX

При оценката на въздействието бяха разгледани три законодателни варианта за това как тези мониторингови данни следва да бъдат докладвани на Комисията чрез ЕАОС: 1) докладване от националните органи; 2) докладване от производителите на ТПС; и 3) смесено докладване от националните органи и от производителите.

При вариант 1 националните органи докладват мониторинговите данни, заедно със съответните данни за регистрацията на въпросните превозни средства на Комисията, чрез ЕАОС. При този вариант не може лесно да се постигне пълна цифровизация на мониторинга и докладването, тъй като по-голямата част от националните органи за регистрацията все още използват досиета на хартиен носител при регистрацията на ТПС. В резултат на това адаптирането към изцяло цифрови потоци от мониторингови данни може да се окаже сложно и скъпо.

При вариант 2 производителите на ТПС са задължени да докладват на Комисията (чрез ЕАОС) мониторингови данни за всяко ново превозно средство. В такъв случай мониторинговите данни ще се основават на данните за продажбите, с които разполагат производителите на превозни средства, и няма да се докладват данни за регистрацията. В резултат на това не би било възможно да се направи разбивка по държави членки на докладваните данни за емисиите. Това ще затрудни разработването на ефективни национални политики в държавите членки, целящи увеличаване на разпространението на по-ефективни ТПС.

Вариант 3 е междинно решение. Определените национални органи — в повечето случаи се очаква това да бъдат националните органи за регистрацията — ще докладват ежегодно на Комисията чрез ЕАОС данните за регистрацията на новорегистрирани превозни средства, по-специално техните идентификационни номера (VIN). Производителите на превозни средства ще предоставят мониторинговите данни за съответните превозни средства на Комисията чрез ЕАОС. Въз основа на идентификационните номера (VIN) ЕАОС ще комбинира двата набора от данни, за да получи мониторингови данни на равнището на всяка държава членка. Чрез този вариант се гарантира пълната цифровизация на потоците от данни, тъй като производителите са задължени да докладват мониторингови данни, които те вече притежават в цифров формат за целите на сертифицирането.

Предпочетен е вариант 3. Той е най-ефективният, особено като се има предвид, че той обезпечава цифров информационен поток и осигурява както данни на национално равнище, така и данни на равнище ЕС, като административните разходи при него са скромни.

Избраният вариант вероятно ще доведе до възникването на конкуренция за производство на превозни средства с подобрена енергийна ефективност и ще стимулира иновациите. Очаква се въздействието на подобрената енергийна ефективност на товарните превози да се разпространи, поне частично, в повечето сектори на икономиката на ЕС. Понижаването на оперативните разходи за гориво в транспорта ще доведе до по-ниски цени на транспортните услуги, като по този начин ще се намалят разходите в други сектори, което в крайна сметка ще донесе ползи за потребителите в ЕС.

Очаква се въздействието върху конкуренцията и в международен аспект да бъде положително в средносрочен/дългосрочен план, също и за производителите на ТПС, като се има предвид международният контекст, в който на други основни пазари (като

САЩ, Канада, Япония и Китай) вече има разпоредби, изискващи подобрения на горивната ефективност на ТПС.

Очаква се да възникнат ползи по отношение на заетостта в средносрочен и дългосрочен план. Постепенното подобряване на енергийната ефективност на закупуваните превозни средства следва да доведе до намаляването на емисиите на CO₂. За други видове емисии се очакват благоприятни, макар и само незначителни намаления. Единствените икономически разходи са административни. Очаква се те да бъдат незначителни — около 1 EUR на превозно средство.

- **ПРИГОДНОСТ И ОПРОСТЯВАНЕ НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО**

Не се предвиждат преки задължения за МСП или микропредприятия за докладване. Очаква се превозвачите, повечето от които са МСП, да се възползват от повишената прозрачност на пазара. Това ще им позволи да правят по-информиран избор при закупуването в полза на превозните средства с най-нисък разход на гориво, като чрез икономии на разходи за гориво те ще могат да понижат своите оперативни разходи и да повишат своята конкурентоспособност.

Очаква се електронното докладване, което ще се използва съгласно предложения регламент, да ограничи административната тежест за производителите на ТПС, националните органи и Комисията/ЕАОС.

- **ОСНОВНИ ПРАВА**

Предложението не оказва въздействие върху защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Въздействието върху бюджета в резултат на прилагането на предложения регламент е много ограничено (вж. подробности в приложената законодателна финансова обосновка). Ще бъде необходимо малко препрограмиране за ЕАОС за годините 2019 и 2020, което обаче няма да доведе до надхвърлянето на общия таван за функция 2 на МФР за периода 2014—2020 г.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **ПЛАНОВЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ И МЕХАНИЗМИ ЗА МОНИТОРИНГ, ОЦЕНКА И ДОКЛАДВАНЕ**

Въз основа на информацията, предоставена от държавите членки и производителите на ТПС, Комисията изготвя ежегодни доклади. Това докладване на Комисията ще гарантира задълбочен мониторинг на прилагането на регламента.

- **ПОДРОБНО РАЗЯСНЕНИЕ НА КОНКРЕТНИТЕ РАЗПОРЕДБИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Член 1 — Предмет

В този член се обясняват основните мерки, предвидени в регламента, а именно за мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво от ТПС, т.е. камиони и автобуси.

Член 2 — Обхват

В този член се определя обхватът на регламента и се посочват категориите превозни средства, за които следва да се въведат мониторинг и докладване на данните за регистрацията, техническите данни и — ако са налични — данните за емисиите на CO₂ и разхода на гориво.

Член 3 — Определения

Регламентът е тясно свързан със законодателството за одобряване на типа и използва същата терминология. Поради това, за да се осигури съгласуваност между различните правни инструменти, се уточнява, че терминологията, използвана в настоящия регламент, следва да се тълкува съгласно определеното в законодателството за одобряване на типа.

Член 4 — Мониторинг и докладване от страна на държавите членки

В този член се определят основните задължения на държавите членки по отношение на графика за мониторинг и докладване, определянето на компетентните органи и данните, които подлежат на мониторинг. Тук са включени новите тежки превозни средства и новите ремаркета, регистрирани първоначално в Съюза, или такива, регистрирани извън Съюза, при които обаче тази регистрация е направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза.

По отношение на компетентните органи е посочено ясно, че на органите, които вече отговарят за мониторинга и докладването на данни за леките превозни средства, следва да бъде възложена и отговорността за мониторинг на тежките превозни средства.

Приложения I и II допълват тази разпоредба, като уточняват параметрите на данните, които подлежат на мониторинг, както и административни стъпки от процедурата за мониторинг и докладване.

Член 5 — Мониторинг и докладване от страна на производителите

В този член се определят основните задължения на производителите по отношение на графика за мониторинг и докладване, определянето на звената за контакт и данните, които подлежат на мониторинг.

Приложения I и II допълват тази разпоредба, като уточняват параметрите на данните, които подлежат на мониторинг, както и административни стъпки от процедурата за мониторинг и докладване.

Член 6 — Централен регистър за данни относно тежките превозни средства

Докладваните на Комисията данни се съхраняват в публично достъпен регистър. Регистърът ще се поддържа от ЕАОС от името на Комисията въз основа на опита, придобит от ЕАОС при поддържането на регистъра за данни относно леките превозни средства.

Независимо че по-голямата част от записаните данни следва да бъде публично достъпна, някои данни не могат да бъдат оповестени поради необходимостта от защита на личните данни (идентификационни номера на превозни средства) и по причини, свързани с конкуренцията (имената на производителите на компоненти).

Член 7 — Качество на данните

Високото качество на данните е от основно значение за постигане на целите на настоящия регламент. Поради това е важно да се изясни, че докладващите данните предприятия отговарят за качеството и точността на предоставяните данни. Освен това Комисията трябва да има възможността да извършва собствена проверка на качеството на данните, както и да коригира предоставените данни, ако в тях има грешки.

Член 8 — Доклад

Въз основа на данните, докладвани на Комисията чрез ЕАОС, следва да се изготвя ежегоден анализ за тенденциите и развитието при емисиите на CO₂ от парка на тежките превозни средства в ЕС, както и за тези при отделните производители на тежки превозни средства. Този ежегоден анализ ще се извършва от Комисията с помощта на ЕАОС и ще бъде важен елемент от по-общия годишен доклад за напредъка, предвиден съгласно предложения регламент относно управлението на енергийния съюз, в контекста на доклада за състоянието на енергийния съюз. Анализът също така ще даде значителен принос за всякакви евентуални по-нататъшни политически мерки. Чрез анализа ще се осигури по-голяма прозрачност по отношение на технологичните конфигурации и характеристиките както на автомобилния парк на ЕС, така и на отделни превозни средства по отношение на емисиите на CO₂ и разхода на гориво.

Членове 9 и 10 — Мерки за изпълнение и делегиране на правомощия

Тези членове осигуряват съответно правните основания на Комисията да приема мерки за изпълнение и да изменя посредством делегирани актове несъществени елементи от приложения I и II. Мерките за изпълнение ще допълват член 7, като дават възможност на Комисията да определя подробните разпоредби и процедури, необходими за проверка и коригиране на докладваните данни. Делегираните правомощия, предоставени на Комисията, включват адаптиране и актуализиране на параметрите на данните, подлежащи на мониторинг, както и различните стъпки на процедурата за мониторинг, определени в приложения I и II.

Членове 11 и 12 — Процедура на комитет и упражняване на делегирани правомощия

С тези членове се въвеждат обичайните разпоредби, отнасящи се до процедурата на комитет, която трябва да се използва за приемане на актове за изпълнение и за упражняване на делегираните правомощия, посочени в член 9, параграфи 2 и 3.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В заключенията на Европейския съвет от 23 и 24 октомври 2014 г. относно рамката на политиката в областта на климата и енергетиката за 2030 г. беше одобрена задължителна цел за постигане до 2030 г. на намаление най-малко с 40 % на вътрешните емисии на парникови газове от цялата икономика спрямо нивото от 1990 г., която цел бе препотвърдена на неговата среща през март 2016 г.
- (2) В заключенията на Европейския съвет от октомври 2014 г. се предвижда, че целта ще бъде постигната с колективните усилия на Съюза по възможно най-ефективния от гледна точка на разходите начин, като се предвижда до 2030 г. намаленията в секторите на системата за търговия с емисии (СТЕ) и извън нея да възлязат съответно на 43 % и 30 % спрямо нивата от 2005 г. Всички държави членки следва да участват в тези усилия и всички сектори на икономиката, включително транспортният сектор, следва да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите.

¹ ОВ С , г., стр. .

² ОВ С , г., стр. .

- (3) В Европейската стратегия на Комисията от 2016 г. за мобилност с ниски емисии³ се определя цел от поне 60 % намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г.
- (4) Емисиите на парникови газове от камиони и автобуси, т.е. от тежки превозни средства, представляват понастоящем около една четвърт от емисиите от автомобилния транспорт в Съюза и се очаква да продължат да нарастват до 2030 г. За да се подпомогне необходимото намаляване на емисиите в транспортния сектор, трябва да се въведат ефективни мерки за ограничаване на емисиите от тежки превозни средства.
- (5) В съобщението си от 2014 г. „Стратегия за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства“⁴, Комисията констатира, че предпоставка за въвеждането на такива мерки е наличието на регламентирана процедура за определяне на емисиите на CO₂ и на разхода на гориво.
- (6) Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁵ осигурява рамката за създаването на такава регламентирана процедура. За значителна част от парка на тежките превозни средства в Съюза измерванията ще предоставят надеждни и съпоставими данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво за всяко превозно средство. Купувачът на конкретно превозно средство и съответната държава членка на регистрацията ще имат достъп до тази информация, чрез което недостигът на информация ще бъде частично премахнат.
- (7) Информацията относно характеристиките на моторното превозно средство по отношение на емисиите на CO₂ и разхода на гориво следва да бъде публично достъпна, за да могат всички оператори на превозни средства да вземат добре информирани решения за покупка. Всички производители на превозни средства ще могат да сравняват характеристиките на своите превозни средства с тези на други модели. Това ще увеличи стимулите за иновации и следователно и конкурентоспособността. Тази информация също така ще предостави на лицата, определящи политиките на равнището на ЕС и на държавите членки, солидна основа за разработване на политики за насърчаване на въвеждането на превозни средства с подобрена енергийна ефективност. Следователно е целесъобразно стойностите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво, установени за всяко ново тежко превозно средство съгласно Регламент (ЕС) [...] на Комисията⁶ [правилната препратка да се вмъкне от Службата за публикации] да подлежат на мониторинг и докладване на Комисията и да се публикуват.

³ COM(2016) 501 final.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

⁶ Регламент (ЕС) [...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L.....).

- (8) За да се опознаят напълно конфигурацията на парка от тежки превозни средства в Съюза, неговото развитие във времето и потенциалното му въздействие върху емисиите на CO₂, е целесъобразно да се въведат мониторинг и докладване на данните за регистрацията на всички нови тежки превозни средства и всички нови ремаркета, включително данни за системите за задвижване и за съответните каросерии.
- (9) Данни за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво ще бъдат на разположение за някои нови тежки превозни средства, регистрирани през [2019] г. Считано от тази дата, компетентните органи на държавите членки следва да бъдат задължени да предоставят данни за нови регистрации, а производителите следва да бъдат задължени да предоставят техническите данни, отнасящи се за тези превозни средства.
- (10) Технически данни, които са от съществено значение за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на дадено превозно средство, следва да са публично достъпни, за да се увеличи прозрачността на спецификациите на превозните средства и свързаните с тях характеристики, както и за да се насърчи конкуренцията между производителите. Данни не следва да се публикуват единствено ако те са чувствителни с оглед на съображения за защита на личните данни или с оглед на лоялната конкуренция. Очевидно е обаче, че е в интерес на обществото да са достъпни техническите данни, които са от съществено значение за определяне на експлоатационните характеристики на превозните средства. Поради това за такива данни не следва да се отменя задължението за предоставяне на публичен достъп.
- (11) Важно е да се гарантира, че данните, които подлежат на мониторинг и докладване, са стабилни и надеждни. Поради това Комисията следва да разполага със средства за проверка и когато е необходимо — за коригиране на окончателните данни. Затова в изискванията за мониторинг следва също да бъдат предвидени параметри, позволяващи адекватното проследяване и проверка на данните.
- (12) Въз основа на опита, натрупан при мониторинга и докладването на данни за емисиите на CO₂ в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁷ за нови леки пътнически автомобили и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁸ за нови леки търговски превозни средства, е целесъобразно на Европейската агенция за околната среда да се възложи отговорността за обмен на данните с компетентните органи на държавите членки и производителите, както и отговорността за управление на окончателната база данни от името на Комисията. Целесъобразно е също така да се постигне възможно най-голямо сближаване на процедурите за мониторинг и докладване за тежки превозни средства с вече съществуващите такива за леките превозни средства.

⁷ 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, 5.2.2009 г., стр. 1).

⁸ Регламент (ЕС) № 510/2011 от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

- (13) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на разпоредбите на настоящия регламент за проверка и коригиране на данните от мониторинг, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁹.
- (14) С цел да се гарантира, че изискванията към данните и процедурата за мониторинг и докладване запазват актуалността си по отношение на оценката на приноса на парка от тежки превозни средства в ЕС за емисиите на CO₂, както и да се гарантира наличието на данни за нови и усъвършенствани технологии за намаляване на емисиите на CO₂, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на изискванията за данните и процедурата за мониторинг и докладване, определени в приложенията. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (15) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно мониторингът и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства в Съюза, не може да бъде постигната от държавите членки поотделно, а поради обхвата и последиците ѝ може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1 *Предмет*

С настоящия регламент се определят изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства, регистрирани в Европейския съюз.

⁹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Член 2
Обхват

Настоящият регламент се прилага за мониторинга и докладването от държавите членки и от производителите на тежки превозни средства на данни за новите превозни средства.

Той се прилага по отношение на следните категории превозни средства:

- а) тежки моторни превозни средства от категории M1, M2, N1 и N2 с базова маса над 2610 kg, които не попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, и всички превозни средства от категории M3 и N3;
- б) превозни средства от категории O3 и O4.

Член 3
Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, установени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹ и в Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета.

Член 4
Мониторинг и докладване от страна на държавите членки

1. До 28 февруари всяка година, считано от [2020] г., компетентните органи на държавите членки събират посочените в част А от приложение I данни за предходната календарна година по отношение на новите транспортни средства, регистрирани за първи път в Съюза. Данните за нови превозни средства, които са били регистрирани преди това извън Съюза, не подлежат на мониторинг и докладване, освен ако тази регистрация е направена по-малко от три месеца преди регистрацията в Съюза. Данните се предават на Комисията в съответствие с процедурата за докладване, определена в приложение II.
2. Компетентните органи, отговарящи за събирането и предаването на данни в съответствие с настоящия регламент, са органите, определени от държавите членки в съответствие с член 8, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

¹⁰ 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).

¹¹ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

Член 5

Мониторинг и докладване от страна на производителите

1. До 28 февруари всяка година, считано от [2020] г., производителите на тежки превозни средства събират данните, посочени в част Б от приложение I, по отношение на превозните средства, произведени през предходната календарна година.

Датата на производство е датата на подписване на сертификата за съответствие или, ако е приложимо, датата на подписване на индивидуалния сертификат за одобрение.

2. Производителите определят звено за контакт за целите на докладването на данните в съответствие с настоящия регламент.

Член 6

Централен регистър за данни относно тежките превозни средства

1. Комисията поддържа централен регистър за данните, докладвани в съответствие с членове 4 и 5. Данните в регистъра трябва да бъдат публично достъпни, с изключение на данните по точки 1, 24, 25, 32, 33, 39 и 40, определени в част Б от приложение I.
2. Регистърът се управлява от Европейската агенция за околната среда (ЕАОС) от името на Комисията.

Член 7

Качество на данните

1. Компетентните органи и производителите носят отговорност за точността и качеството на данните, които те докладват в съответствие с членове 4 и 5. Те информират незабавно Комисията за всички открити грешки в докладваните данни.
2. Комисията може да извършва собствени проверки на качеството на данните, докладвани съгласно членове 4 и 5.
3. Когато Комисията бъде информирана за грешки в данните или установи при своя собствена проверка несъответствия в набора от данни, тя предприема, когато е целесъобразно, необходимите мерки за коригиране на данните, публикувани в Централния регистър, посочен в член 6.

Член 8

Доклад

1. Като част от годишния си доклад съгласно [член 29 от предложения регламент за управление на енергийния съюз] Комисията публикува своя анализ на данните за предходната календарна година, предадени от държавите членки и производителите.

2. В анализа се посочват като минимум характеристиките на парка от тежки превозни средства на Съюза, както и тези на всеки производител по отношение на средния разход на гориво и емисиите на CO₂. В него също така се вземат под внимание данните (ако такива са налични) за разпространението на нови и усъвършенствани технологии за намаляване на CO₂.
3. Комисията изготвя анализа с помощта на ЕАОС.

Член 9

Предоставяне на изпълнителни правомощия

Комисията може, посредством актове за изпълнение, да определя мерките за проверка и коригиране, посочени в член 7, параграфи 2 и 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11.

Член 10

Делегиране на правомощия

1. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с оглед изменение на приложение I с цел актуализиране или адаптиране на изискванията за данни, определени в него, когато това се счита за необходимо, за да се осигури задълбочен анализ в съответствие с член 8.
2. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с оглед изменение на приложение II с цел адаптиране на определената в него процедура за мониторинг и докладване предвид опита, натрупан при прилагането на настоящия регламент.

Член 11

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по изменение на климата, създаден съгласно член 9 от Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹². Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 12

Упражняване на делегирането

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

¹² Решение № 280/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно механизма за мониторинг на емисиите на парникови газове в Общността и прилагане на Протокола от Киото (ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 1).

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 13
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на 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 на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 1.1. Наименование на предложението/инициативата
- 1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД
- 1.3. Естество на предложението/инициативата
- 1.4. Цели
- 1.5. Мотиви за предложението/инициативата
- 1.6. Срок на действие и финансово отражение
- 1.7. Планирани методи на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

- 2.1. Правила за мониторинг и докладване
- 2.2. Система за управление и контрол
- 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове
- 3.2. Очаквано отражение върху разходите
 - 3.2.1. *Обобщение на очакваното отражение върху разходите*
 - 3.2.2. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити на [орган]*
 - 3.2.3. *Очаквано отражение върху човешките ресурси на [орган]*
 - 3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*
 - 3.2.5. *Участие на трети страни във финансирането*
- 3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства

1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД²²

34: Действия в областта на климата

1.3. Естество на предложението/инициативата

Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**

Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност**²³

Предложението/инициативата е във връзка с **продължаване на съществуваща дейност**

Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

1.4. Цели

1.4.1. Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата

Предложението представлява основна законодателна мярка от първия пакет за мобилността, който трябва да бъде приет през май 2017 г. То допринася за изпълнението на Европейската стратегия на Комисията за мобилност с ниски емисии²⁴, приета през 2016 г., и нейния план за действие²⁵ за подобряване на горивната ефективност и намаляване на емисиите от тежки превозни средства (ТПС), т.е., камиони и автобуси.

Предложението е част от мерките за изпълнение, обявени в съобщението на Комисията от 2014 г. „Стратегия за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства“²⁶ и насочени към създаването на процедура за сертифициране на емисиите на CO₂ от ТПС, както и за техния мониторинг и докладване за всички нови превозни средства, пускани на пазара на ЕС.

²² УД: управление по дейности; БД: бюджетиране по дейности.

²³ Съгласно член 54, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, достъпен на адрес: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Чрез тази мярка се предоставя основен инструмент за правоприлагане на бъдещите стандарти за емисиите на CO₂ от ТПС, които Комисията е поела ангажимент да предложи през 2018 г.

Предложението допринася за постигането на поетия от ЕС ангажимент за намаляване с поне 40 % на вътрешните емисии до 2030 г. спрямо равнището от 1990 г.

1.4.2. Конкретни цели и съответни дейности във връзка с УД/БД

Конкретна цел № 3

Допълнителна декарбонизация на транспортния сектор в ЕС чрез разработване и прилагане на хармонизирани политики (в сътрудничество с други генерални дирекции, като ГД „Мобилност и транспорт“, ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, ...)

Съответни дейности във връзка с УД/БД:

Дейност във връзка с БД 34 02 — Действия във връзка с климата на равнището на Съюза и на международно равнище.

Дейност във връзка с БД 07 02 — Политика в областта на околната среда на равнището на Съюза и на международно равнище (статия 07 02 06 Европейска агенция за околната среда).

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Предложението е за установяване на система за мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от нови тежки превозни средства (ТПС), пускани на пазара на ЕС.

Предложението ще допринесе за по-прозрачен пазар на ТПС, което ще стимулира конкуренцията между производителите и превозвачите. Това на свой ред ще стимулира иновациите на равнището на производителите на компоненти и превозни средства, с цел да се произвеждат превозни средства с по-висока енергийна ефективност за пазара на ЕС.

Очаква се, че ако вследствие на мониторинга и докладването енергийната ефективност на парка от ТПС в ЕС се подобри допълнително с 1 %, това ще доведе до намаляване на емисиите на CO₂ с около 2,1 млн. тона.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Показател № 1: средните годишни емисии на CO₂ и разходът на гориво на нови ТПС, регистрирани в ЕС в рамките на законодателството за сертифициране, за всеки клас превозни средства, производител и държава членка.

Показател № 2: сравнение на средните годишни емисии на CO₂ и разхода на гориво за даден клас превозни средства през различните години.

Показател № 3: годишен преглед на технологиите за енергийна ефективност, с които са оборудвани новите превозни средства, и тяхната степен на навлизане.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. *Нужди, които трябва да бъдат задоволени в краткосрочен или дългосрочен план*

Държавите членки и производителите на тежки превозни средства, наскоро регистрирани в ЕС, ще трябва да събират и докладват на Комисията данни от мониторинга на CO₂ посредством хранилището за данни на Европейската агенция за околната среда.

Европейската агенция за околната среда ще трябва да събира и управлява тези данни. Всяка година ще трябва да се публикува набор от данни. Комисията ще трябва да публикува годишен доклад за мониторинга.

1.5.2. *Добавена стойност от намесата на ЕС*

Пазарът за нови ТПС и пазарът за транспортни услуги обхващат целия ЕС и са неразделна част от единния пазар. Все още в нито една от държавите членки не са предприети действия за справяне с липсата на прозрачност по отношение на разхода на гориво и емисиите на CO₂ от нови ТПС и темата засяга ЕС като цяло. Освен това емисиите на CO₂ от ТПС са включени в целта на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове.

При липсата на общо за ЕС законодателство за мониторинга и докладването е възможно националните органи да възприемат различни подходи за мониторинг и докладване, което би довело до разпокъсано и непоследователно събиране на такива данни в рамките на ЕС. Това би довело до голяма административна тежест за производителите на ТПС, които ще трябва да се съобразяват с различни системи за докладване. Обществената консултация, проведена при изготвянето на предложението, обаче сочи, че националните органи по-скоро не биха предприели никакви действия.

Една система на равнището на ЕС за мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от ТПС ще предостави на купувачите и създателите на политики достъп до информацията относно степента на проникване и действителното разпространение на усъвършенствани технологии за горивна ефективност на ТПС.

Освен това изменението на климата е трансграничен проблем и същевременно споделена компетентност между ЕС и държавите членки. Поради това е

необходимо координиране на действията в областта на климата на равнище ЕС и действията на ЕС са обосновани с оглед на принципа на субсидиарност.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

За леки и лекотоварни автомобили вече е налице задължителна система за мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ в целия ЕС²⁷. Системата се доказва като много ценен инструмент за осигуряване на повече прозрачност на пазара на ЕС за нови леки автомобили и леки търговски превозни средства. Публикуваният ежегодно от ЕАОС набор от данни се използва широко за сравняване на емисиите на CO₂ от леки превозни средства в ЕС. Той представлява също основа за определянето на стандарти за емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили и за ежегодната оценка на спазването на тези стандарти от производителите.

При предложената система за мониторинг и докладване в целия ЕС за ТПС се използва в голяма степен опитът, събран със системата за мониторинг и докладване в целия ЕС за леки търговски превозни средства. Както и при леките търговски превозни средства предложеният регламент предвижда система за мониторинг, основана на идентификационните номера на превозните средства (VIN), а данните ще се предоставят както от държавите членки, така и от производителите, за да се ограничи до минимум административната тежест. Както и в случая на системата за мониторинг и докладване за леки и лекотоварни автомобили, хранилището за данни на Европейската агенция за околната среда ще се използва за предаването на данните. Освен това, като се има предвид натрупаният опит на Европейската агенция за околната среда в мониторинга на CO₂, Европейската агенция за околната среда ще подпомага също Комисията при управлението на общоевропейска система за мониторинг за ТПС.

1.5.4. Съвместимост и евентуална синергия с други подходящи инструменти

Предложението е съгласувано с предложения Регламент [...] на Комисията за прилагане на Регламент (ЕС) № 595/2009 по отношение на сертифицирането на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежките превозни средства и за изменение на Директива № 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

²⁷

Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент (ЕС) № 510/2011.

1.6. Срок на действие и финансово отражение

- Предложение/инициатива с **ограничен срок на действие**
 - Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
 - Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ
- Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**
 - Осъществяване с период на започване на дейност от 2018 г. (без финансово отражение) за неограничен срок,
 - последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на управление

- Пряко управление** от Комисията
 - от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
 - от изпълнителните агенции
- Споделено управление** с държавите членки
- Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:
 - трети държави или органи, определени от тях;
 - международни организации и техните агенции (да се уточни);
 - ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
 - органите, посочени в членове 208 и 209 от Финансовия регламент;
 - публичноправни органи;
 - частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
 - органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
 - лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
 - *Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Бележки“.*

Бележки

За изпълнението на изискванията на предложения регламент относно мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ и разхода на гориво от нови тежки превозни средства ще бъде необходимо участието на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС).

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Предложеният регламент определя честотата и данните, които следва да се докладват от държавите членки и производителите за наскоро регистрираните в Съюза тежки превозни средства. Данните, определени в предложения регламент, ще трябва да се докладват всяка година, като се използва хранилището за данни на Европейската агенция за околната среда. С цел да се подпомогнат държавите членки и производителите при изготвянето на годишните доклади, ще се дават допълнителни указания чрез CIRCABC.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установени рискове

Възможно е да се забави изпълнението на задълженията за мониторинг и докладване от страна на държавите членки или производителите. Очаква се държавите членки да определят същите органи, които вече отговарят за мониторинга и докладването относно леките и лекотоварните автомобили. Тези органи са запознати с мониторинга и докладването, както и със съответните инструменти на информационните технологии, което ще сведе до минимум подобни рискове.

Хранилището за данни на Европейската агенция за околната среда е изпитана система за докладване. Може да се счита, че системата е подсигурана в достатъчна степен срещу евентуален пробив, както и по отношение на въпросите, свързани с поверителността.

2.2.2. Информация за структурата на система за вътрешен контрол

Предвидените методи за контрол са определени във Финансовия регламент и в Правилата за прилагане.

2.2.3. Оценка на разходите и ползите от проверките и на очаквания риск от грешка

Не се прилага.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.

В допълнение към прилагането на Финансовия регламент за предотвратяване на измами и нередности ще се използва опитът, събран с изпитаната система за мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ за нови леки автомобили и леки търговски превозни средства, и ще се осъществяват контрол на качеството и

проверка на представените данни, с цел да се предотвратят пропуски или нередности.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разходи	Вноска			
			от държави от ЕАСТ ²⁹	от държави кандидатки ³⁰ и	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
2	34 02 01: Намаляване на емисиите на парникови газове (смекчаване)	Многогод. од.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ
2	07 02 06: Европейска агенция за околната среда	Едногод.	ДА	ДА	ДА	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разходи	Вноска			
			от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки и	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
	[XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

²⁸ Многогод. = Многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = Едногодишни бюджетни кредити.

²⁹ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁰ Държава кандидатка и, където е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер 2	Устойчив растеж: Природни ресурси
--	------------	-----------------------------------

[Орган]: <ЕАОС — Европейска агенция за околната среда>			Година 2019	Година 2020	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО За периода 2019—2020 г.:
Дял 1: Разходи за персонал	Поети задължения	(1)	0,150	0,200						0,350
	Плащания	(2)	0,150	0,200						0,350
Дял 2: Разходи за инфраструктура и оперативни разходи	Поети задължения	(1a)								
	Плащания	(2a)								
Дял 3: Оперативни разходи	Поети задължения	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Плащания	(3б)	0,250	0,175						0,425
ОБЩО бюджетни кредити за [орган] <ЕАОС>	Поети задължения	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Плащания	=2+2a +3б	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити на [орган]

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година 2019		Година 2020		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО			
	РЕЗУЛТАТИ																			
	↓	Вид ³¹	Среден разход	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Общ брой	Общо разходи	
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ³² ...																				
- Създаване на платформа за докладване			1	0,250															0,250	

³¹ Резултатите са продукти и услуги, които ще бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на студенти, километри построени пътища и т.н.).
³² Съгласно описанието в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“.

Подпомагане на подробното докладване с цел оценка/контрол на качеството от докладващите държави членки/ПОО, комуникация с държави и производители, управление на бази данни и				1	0,175												0,025
- Резултат																	
Междинен сбор за конкретна цел № 1			1	0,250	1	0,175											0,275
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																	
- Резултат																	
Междинен сбор за конкретна цел № 2																	
ОБЩО РАЗХОДИ			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Очаквано отражение върху човешките ресурси на ЕАОС

3.2.3.1. Обобщение

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

	Година 2019	Година 2020	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО За периода 2019— 2020 г.:
--	----------------	----------------	---------------	---------------	--	---

Длъжностни лица (степени AD)							
Длъжностни лица (степени AST)							
Договорно нает персонал	0,150	0,200					0,350
Временно нает персонал							
Командировани национални експерти							

ОБЩО	0,150	0,200					0,350
-------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Очаквано отражение върху персонала (допълнителни ЕПРВ) — щатно разписание

Категория и степен	Година 2019	Година 2020	Година N+2	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				

AD12				
AD11				
AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Общо AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Общо AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				

AST/SC 2				
AST/SC 1				
Общо AST/SC				
ОБЩО ВСИЧКО				

Очаквано отражение върху персонала (допълнително) — външен персонал

Договорно нает персонал	Година N	Година N+1	Година N+2	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
Функционална група IV	1	1		
Функционална група III	1(*)	1		
Функционална група II				
Функционална група I				
Общо	2	2		

(*) назначаването на персонал е предвидено за средата на 2019 г.

Командировани национални експерти	Година N	Година N+1	Година N+2	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
Общо				

Да се посочи предвидената дата за назначаване и съответно да се промени сумата (ако назначаването стане през юли, под внимание се вземат само 50 % от средния разход), като в приложение се направят повече разяснения.

Наред с 1 временно нает служител и 1 договорно нает служител, които понастоящем работят в ЕАОС по задачи, свързани с мониторинга на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили³³, и предвид неограничения във времето характер на допълнителните дейности, предложени за Агенцията, ЕАОС се нуждае от 2 допълнителни договорно наети служители, за да управлява:

³³ Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент (ЕС) № 510/2011.

- създаването, управлението и поддържането на нови канали за докладване и инфраструктура за електронно докладване, включително всички свързани с ИТ дейности във връзка с представянето на данни за ТПС;
- извършването на подробна оценка и подробен контрол на качеството на данните, предоставяни от държавите членки и производителите, включително координиране на комуникациите с органите на държавите членки и експертите по производството, съответна помощ при ползването и др.;
- съставяне и публикуване на набори от данни на уебсайта на ЕАОС за Европейската комисия и другите заинтересовани страни.

Единият договорно нает служител (функционална група IV) ще започне работа през 2019 г. със задачата да подготви и въведе системата за докладване, така че тя да бъде напълно в действие през 2020 г. Другият договорно нает служител (функционална група III) ще започне работа през втората половина на 2019 г. със задачата да подпомогне въвеждането на системата за докладване, както и да подготви системите за осигуряване и за контрол на качеството на данните.

Отражението върху бюджета е съответно изчислено на базата на средни разходи от 100 000 EUR годишно за договорно нает служител.

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

Предложената инициатива ще изисква увеличаване при финансовото планиране на вноската за Европейската агенция за околната среда (ЕАОС), финансирана по статия 07 02 06 за 2019 и 2020 г., със сумите, посочени в таблица 3.2.1 по-горе.

- Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка¹.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Участие на трети страни във финансирането

- Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни.
- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

¹ Вж. членове 11 и 17 от Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - върху собствените ресурси
 - върху разните приходи

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ²					
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	
Статия								

За разните „целеви“ приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

²

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.