

Bruksela, 2 czerwca 2017 r.
(OR. en)

9939/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0111 (COD)

CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	1 czerwca 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2017) 279 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie monitorowania emisji CO ₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie.

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 279 final.

Zał.: COM(2017) 279 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe
pojazdy ciężkie**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• PRZYCZYNY I CELE WNIOSKU

Podstawowymi celami politycznymi Komisji są tworzenie miejsc pracy, wzrostu gospodarczego i inwestycji oraz powiązane z tym przejście na czystą energię dla wszystkich Europejczyków. Cele te wspiera plan inwestycyjny przewidujący reindustrializację Europy w oparciu o nowe modele biznesowe i nowatorskie technologie. W średnio- i długoterminowej perspektywie celem jest doprowadzenie do gospodarki niskoemisyjnej o obiegu zamkniętym.

W kontekście transportu, w szczególności w odniesieniu do samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów (tj. pojazdów ciężkich) Komisja pragnie zapewnić obywatelom i przedsiębiorcom europejskim dostęp do sprawiedliwej, zrównoważonej i konkurencyjnej mobilności.

Do tej pory nie prowadzono certyfikacji, monitorowania ani sprawozdawczości dotyczącej emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie wprowadzane na rynek UE. Związane z tym luki w wiedzy leżą u podstaw trzech następujących wyzwań związanych z pojazdami ciężkimi:

- (1) ***Niewykorzystane możliwości opracowania polityki mającej na celu ograniczenie kosztów paliwa dla przewoźników:*** Dla przewoźników w transporcie towarowym koszty paliwa mogą stanowić ponad jedną czwartą kosztów operacyjnych¹; efektywność paliwowa jest głównym kryterium zakupu paliwa. Choć efektywność paliwowa pojazdów ciężkich poprawiła się w ostatnich dziesięcioleciach, wiele z ponad pół miliona przedsiębiorstw transportowych (w znacznym stopniu MŚP) nie ma jeszcze dostępu do znormalizowanych informacji pozwalających na ocenę technologii efektywności paliwowej, porównanie samochodów ciężarowych w celu podjęcia świadomych decyzji dotyczących zakupu czy obniżenie kosztów paliwa. Łączne niewykorzystane oszczędności paliwa zwiększyły z czasem zależność UE od importu paliw kopalnych i stanowią straconą szansę na zmniejszenie importu paliw.
- (2) ***Zwiększenie konkurencji dla producentów pojazdów:*** Według danych branżowych w 2015 r. wywóz samochodów ciężarowych wygenerował nadwyżkę bilansu handlowego w wysokości 5,1 mld EUR. Unijny sektor wytwórczy pojazdów ciężkich jest częścią przemysłu motoryzacyjnego, który tworzy 12,1 mln bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy w Europie (5,6 % całkowitego zatrudnienia w UE)². Producenci pojazdów ciężkich w UE stoją w obliczu rosnącej konkurencji światowej. Znaczące rynki, takie jak Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia i Chiny, wprowadziły w ostatnich latach środki w zakresie certyfikacji i efektywności paliwowej w postaci norm zużycia paliwa lub emisji, aby pobudzić innowacyjność i doprowadzić do szybkiej poprawy sprawności pojazdów. Rynek autobusów miejskich stoi w obliczu rosnącej konkurencji w dziedzinie pojazdów elektrycznych, w szczególności ze strony producentów chińskich. Aby zachować swoją obecność

¹ Badania służące ocenie kosztów paliwa opisane w sekcji 5.6 i załączniku 8 do towarzyszącej oceny skutków, SWD(2017)XXX.

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

pozycję rynkową, sektor ten będzie musiał nadążyć za usprawnieniami technologicznymi na tym rynku.

- (3) **Bariera dla określenia polityki w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze pojazdów ciężkich:** Unijny sektor pojazdów ciężkich jest znacznym źródłem emisji gazów cieplarnianych. W 2014 r. emisje gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich stanowiły 5 % całkowitych emisji w UE, co stanowi jedną piątą wszystkich emisji pochodzących z transportu i około jedną czwartą emisji z transportu drogowego³. W latach 1990–2014 ogólne emisje gazów cieplarnianych z transportu⁴ wzrosły o 20 %, a emisje z pojazdów ciężkich – o 14 %⁵. Przewiduje się, że jeżeli nie zostaną podjęte dalsze działania, emisje dwutlenku węgla (CO₂) z pojazdów ciężkich wzrosną w latach 2010–2030 nawet o 10 %⁶. Jednocześnie UE wyznaczyła ambitne cele w zakresie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do 2030 r., w osiągnięcie których sektor transportowy musi wnieść swój wkład. Ogólnounijny cel redukcji emisji do 2030 r. wynosi co najmniej 40 % poniżej poziomów z roku 1990. Cel ten został podzielony, w sposób racjonalny pod względem kosztów, na redukcję emisji do 2030 r. o 43 % w porównaniu z poziomem z 2005 r. dla emisji objętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) oraz o 30 % dla sektorów nieobjętych systemem ETS, do których należy transport. Ponadto emisje z transportu w państwach członkowskich wahają się od 21 % do 69 % łącznych krajowych emisji w sektorach nieobjętych ETS, ale objętych zakresem rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Chociaż na 2030 r. nie ustalono konkretnych celów dla poszczególnych sektorów, sektor transportu będzie musiał wnieść swój wkład w realizację celu redukcji emisji nieobjętych systemem ETS na mocy rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego – podobnie jak sektory budownictwa, rolnictwa i odpadów.

Dlatego też Komisja podjęła działania w celu wyeliminowania tej luki w wiedzy.

Po pierwsze Komisja opracowała oprogramowanie symulacyjne – narzędzie do obliczania zużycia energii przez pojazd (ang. *Vehicle Energy Consumption calculation Tool*, VECTO) – w celu obliczenia zużycia paliwa i emisji CO₂ przez nowe pojazdy ciężkie w sposób porównywalny i racjonalny pod względem kosztów.

Po drugie Komisja zaproponowała nowe rozporządzenie w sprawie ustalania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (tzw. rozporządzenie w sprawie certyfikacji) na podstawie obowiązujących przepisów dotyczących homologacji typu⁷. Zgodnie z rozporządzeniem Komisji w sprawie certyfikacji, symulacja emisji CO₂ i zużycia paliwa za pomocą narzędzia VECTO będzie musiała być przeprowadzona dla każdego nowego pojazdu ciężkiego objętego zakresem rozporządzenia i wprowadzanego do obrotu na rynku UE. Producenci pojazdów będą przeprowadzali symulacje na podstawie certyfikowanych danych wejściowych dotyczących części pojazdu i certyfikowanego procesu pozyskiwania i stosowania takich danych wejściowych oraz zarządzania nimi.

³ Dane dotyczące wykazu gazów cieplarnianych za 2016 r., <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ W tym lotnictwo międzynarodowe, ale z wyłączeniem żeglugi międzynarodowej.

⁵ Dane dotyczące wykazu gazów cieplarnianych za 2016 r., <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Unijny scenariusz odniesienia na 2016 r.: Energia, transport i emisje gazów cieplarnianych – tendencje do 2050 r.

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

Certyfikacja pomoże w częściowym wyeliminowaniu stwierdzonych luk w wiedzy. Informacje na temat osiągnięć danego pojazdu będą udostępniane wyłącznie indywidualnemu nabywcy tego pojazdu oraz organom kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany.

Po trzecie Komisja proponuje obecnie monitorowanie i raportowanie emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich podlegających procedurze certyfikacji, w celu wyeliminowania luki w wiedzy oraz zapewnienia pełnej przejrzystości rynku. Dzięki temu trzeciemu etapowi wszystkie istotne dane obliczone przez producentów zgodnie z metodą certyfikacji będą monitorowane, raportowane i publikowane na szczeblu UE. W ten sposób dane byłyby dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron.

Przewoźnicy uzyskaliby dostęp do informacji na temat osiągnięć różnych marek samochodów ciężkich o podobnych właściwościach, co pozwoliłoby im na podejmowanie bardziej świadomych decyzji o zakupie.

Producenci pojazdów mogliby porównać osiągi swoich pojazdów z innymi markami, co stanowiłoby większą zachętę do innowacji.

Organy publiczne miałyby dostęp do kompleksowych danych niezbędnych do opracowania i realizacji polityki służącej promowaniu bardziej paliwooszczędnych samochodów ciężarowych, na przykład poprzez opodatkowanie i opłaty dla użytkowników dróg. W przeciwnym przypadku nie byłoby to możliwe, gdyż państwa członkowskie miałyby wyłącznie dostęp do danych z VECTO dotyczących pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium. Ponadto umożliwiłoby to analizę danych, np. ocenę poziomu penetracji określonych technologii.

Jest to również element konieczny do wprowadzenia i egzekwowania norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich. System monitorowania i raportowania jest szczególnie konieczny do oceny zgodności takich przyszłych norm, jak ma to miejsce w przypadku samochodów osobowych i vanów.

- **SPÓJNOŚĆ Z PRZEPISAMI OBOWIĄZUJĄCYMI W TEJ DZIEDZINIE POLITYKI**

Niniejszy wniosek stanowi realizację komunikatu z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂. W strategii dotyczącej pojazdów ciężkich ogłoszono wprowadzenie środka wykonawczego określającego procedurę certyfikacji emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych na rynek UE, obliczonych za pomocą narzędzia symulacyjnego VECTO, oraz przyjęcie wniosku ustawodawczego w sprawie monitorowania i raportowania takich emisji.

Niniejszy wniosek stanowi również realizację europejskiej strategii z 2016 r. na rzecz mobilności niskoemisyjnej, której cele obejmują zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym o co najmniej 60 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r. oraz radykalne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza. W strategii stwierdzono również, że Komisja przyspieszy prace analityczne nad wariantami dotyczącymi norm emisji CO₂ w celu przygotowania wniosku ustawodawczego w trakcie kadencji obecnej Komisji.

Wreszcie niniejszy wniosek ułatwi opracowywanie metody różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury przez nowe pojazdy ciężkie na podstawie emisji CO₂, wspierając przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniety.

- **SPÓJNOŚĆ Z INNYMI POLITYKAMI UNII**

Niniejszy wniosek jest spójny ze zobowiązaniem Unii w ramach polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030, zakładającym ograniczenie do roku 2030 emisji unijnych o co najmniej 40 % w porównaniu z poziomem z roku 1990. W ramach realizacji tego zobowiązania w lipcu 2016 r. Komisja przedstawiła wniosek rozporządzenia w sprawie rocznych wiążących ograniczeń emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie w latach 2021–2030 (rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego) dla sektorów nieobjętych systemem handlu emisjami (np. transportu, budownictwa, rolnictwa i odpadów).

Niniejszy wniosek jest również spójny z wnioskiem Komisji z 2016 r. dotyczącym przeglądu dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej, ustalającym wiążący, główny cel na szczeblu UE w zakresie poprawy efektywności energetycznej o 30 % do 2030 r. w porównaniu z dotychczasowym scenariuszem postępowania.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **PODSTAWA PRAWNA**

Art. 191–193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej określają i wyszczególniają kompetencje UE w dziedzinie zmiany klimatu. Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 192 TFUE.

- **POMOCNICZOŚĆ**

Działanie UE jest uzasadnione z uwagi na transgraniczne skutki zmiany klimatu i konieczność zachowania jednolitego rynku paliwa, pojazdów i usług transportowych.

Ponadto nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w danym państwie członkowskim są często produkowane przez producenta w innym państwie członkowskim. Monitorowanie na szczeblu krajowym zamiast unijnego wymagałoby zatem szeroko zakrojonej współpracy między państwami członkowskimi; jednolite dane z monitorowania nie byłyby zagwarantowane ze względu na różnice w krajowych ustawodawstwach i praktykach. Porównywalność i kompletność danych byłyby trudne do osiągnięcia, co skutkowałoby rozdrobnieniem rynku UE i utratą przejrzystości rynku.

Brak wspólnej bazy danych zawierającej wszystkie dane z monitoringu państw członkowskich utrudniłby w szczególności wykorzystanie tych danych przez nabywców pojazdów i decydentów politycznych na poziomie UE.

Wspólny system monitorowania na poziomie UE wydaje się być najprostszym rozwiązaniem. Takie samo podejście jest już stosowane w odniesieniu do samochodów osobowych i vanów poprzez działanie na szczeblu UE.

- **PROPORCJONALNOŚĆ**

Z uwagi na fakt, że wniosek jest niezbędny i przynosi potencjalne korzyści gospodarcze, spełnia on wymogi proporcjonalności: w skali ogólnounijnej niezbędny wysiłek jest minimalny, a koszty znikome, biorąc pod uwagę potencjalne korzyści płynące z przejrzystości

rynku i dostępności danych na temat emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie dla wszystkich zainteresowanych stron.

- **WYBÓR INSTRUMENTU**

Aby doprowadzić do jednolitego stosowania proponowanych przepisów w całej UE i uzyskania jednolitych i porównywalnych danych, które stwarzają równe warunki działania dla producentów i użytkowników pojazdów ciężkich, należy zastosować rozporządzenie, które jest bezpośrednio stosowane i wiążące dla państw członkowskich.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **OCENY EX POST/KONTROLE SPRAWNOŚCI OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWODAWSTWA**

Nie przeprowadzono oceny, ponieważ kwestia ta nie była uprzednio uregulowana.

- **KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI**

Komisja zorganizowała spotkanie z zainteresowanymi stronami, aby uzyskać informacje zwrotne na temat wstępnej oceny skutków i przedstawić ocenę kosztów administracyjnych przeprowadzoną przez zewnętrznego konsultanta. Od zainteresowanych stron uzyskano konstruktywne uwagi, zaś ocena kosztów nie została podważona.

Komisja zorganizowała także społeczne konsultacje internetowe dotyczące przygotowywania przepisów w sprawie monitorowania i raportowania zużycia paliwa i emisji CO₂ przez pojazdy ciężkie⁸. Otrzymano 121 odpowiedzi od szerokiego grona zainteresowanych stron, przedstawiających opinie na temat potrzeby podejmowania działań, celów, wariantów i przewidywanych skutków.

Opinie zainteresowanych stron zostały uwzględnione w ocenie skutków; wariant preferowany jest wariantem preferowanym również przez większość respondentów. Streszczenie konsultacji z zainteresowanymi stronami przedstawiono w załączniku 2 do oceny skutków na potrzeby niniejszego wniosku.

- **GROMADZENIE I WYKORZYSTANIE WIEDZY EKSPERCKIEJ**

Ocena kosztów różnych wariantów w zakresie monitorowania i raportowania została przeprowadzona przez wykonawcę zewnętrznego (zob. załącznik 10 do oceny skutków). Badanie jest w dużej mierze oparte na wywiadach z krajowymi organami rejestrującymi i producentami pojazdów ciężkich, podczas których uzyskano opinie na temat różnych możliwości monitorowania i ukierunkowane odpowiedzi dotyczące kosztów organizacji, z uwzględnieniem obowiązujących procedur oraz wymaganych dostosowań.

⁸ Wyniki konsultacji społecznych są dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

Ponadto, jeśli chodzi o ocenę pozostałych skutków, oparto się na wcześniejszej ocenie skutków towarzyszącej strategii z 2014 r. na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂.

• OCENA SKUTKÓW

Ocena skutków⁹ towarzysząca niniejszemu wnioskowi została przygotowana i opracowana zgodnie z obowiązującymi wytycznymi lepszego stanowienia prawa, a Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię. W ostatecznej wersji uwzględniono poprawki zaproponowane przez radę. Ocena skutków stanowi uzupełnienie analizy przeprowadzonej w 2014 r. w ramach oceny skutków wspierającej strategię dotyczącą pojazdów ciężarowych.

W ocenie skutków rozważono warianty odnoszące się do monitorowania i raportowania emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych na rynek UE, podlegających procesowi certyfikacji w ramach homologacji typu. Dane, które mają być przedmiotem monitorowania i raportowania składają się z około 80 parametrów istotnych dla określenia zużycia paliwa i emisji CO₂ każdego pojazdu.

Europejska Agencja Środowiska (Agencja) jest najodpowiedniejszym organem na szczeblu europejskim do działania w imieniu Komisji w celu zestawiania danych, stworzenia nowej bazy danych oraz analizy i kontroli jakości raportowanych danych z monitorowania dotyczących pojazdów ciężkich. Agencja wykonuje już te zadania w odniesieniu do raportowanych danych z monitorowania pojazdów lekkich (zob. załącznik 8 do oceny skutków).

W ocenie skutków rozważono trzy warianty legislacyjne dotyczące sposobu, w jaki dane z monitoringu powinny być raportowane Komisji za pośrednictwem Agencji: 1) przekazywanie przez władze krajowe; 2) przekazywanie przez producentów pojazdów ciężkich; oraz 3) przekazywanie zarówno przez władze krajowe, jak i producentów.

W ramach wariantu 1 organy krajowe przekazują Komisji za pośrednictwem Agencji dane z monitorowania wraz z odpowiednimi danymi rejestracyjnymi przedmiotowych pojazdów. W ramach tego wariantu osiągnięcie pełnej cyfryzacji monitorowania i raportowania może nie być łatwe, ponieważ większość krajowych organów rejestrujących nadal korzysta z dokumentów w formie papierowej w celu rejestracji pojazdów ciężkich. W związku z tym dostosowanie do całkowicie cyfrowego przepływu danych z monitorowania może być trudne i kosztowne.

W ramach wariantu 2 producenci pojazdów ciężkich byłiby odpowiedzialni za raportowanie Komisji za pośrednictwem Agencji danych z monitorowania dla każdego nowego pojazdu. W takim przypadku dane z monitorowania opierałyby się na danych dotyczących sprzedaży znajdujących się w posiadaniu producentów pojazdów, zaś dane rejestracyjne nie byłyby przekazywane. W związku z tym zgłoszone dane dotyczące emisji nie będą mogły być przypisane do konkretnego państwa członkowskiego. Utrudniłoby to państwom członkowskim opracowywanie skutecznych strategii krajowych na rzecz zwiększenia udziału w rynku bardziej wydajnych pojazdów ciężkich.

⁹ SWD(2017)XXX

Wariant 3 jest wariantem pośrednim. Wyznaczone organy krajowe – z których większość to krajowe organy rejestrujące – co roku przekazywałyby Komisji, za pośrednictwem Agencji, dane dotyczące nowych zarejestrowanych pojazdów, a w szczególności numery identyfikacyjne pojazdów (VIN). Producenci pojazdów przedkładałiby Komisji za pośrednictwem Agencji dane z monitorowania dotyczące tych pojazdów. Te dwa zbiory danych zostałyby połączone przez Agencję na podstawie numerów VIN w celu uzyskania danych z monitorowania na szczeblu państwa członkowskiego. W ramach tego wariantu zapewniono pełną cyfryzację przepływu danych, ponieważ producenci są odpowiedzialni za przekazywanie danych z monitorowania, które posiadają już w formie cyfrowej do celów certyfikacji.

Preferowanym wariantem jest wariant 3. Jest on najskuteczniejszy, w szczególności ponieważ gwarantuje cyfrowy przepływ informacji i zapewnia dane zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, zaś jego koszty administracyjne są niewielkie.

Wybrany wariant prawdopodobnie przyczyni się do zwiększenia konkurencji w zakresie produkcji bardziej energooszczędnych pojazdów oraz do zwiększenia zachęt do innowacji. Można się spodziewać, że skutki bardziej energooszczędnego transportu przeniosą się, przynajmniej częściowo, na większość sektorów gospodarki UE: niższe koszty paliwa w transporcie spowodowałoby niższe ceny transportu, co zmniejszy koszty w innych sektorach z korzyścią dla konsumentów w UE.

Konkurencyjność i międzynarodowy wpływ powinny być pozytywne w średniej/długiej perspektywie, również dla producentów pojazdów ciężkich, ze względu na międzynarodowy kontekst, w którym na innych głównych rynkach (takich jak Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia i Chiny) obowiązują już przepisy wymagające ulepszeń w zakresie efektywności paliwowej pojazdów ciężkich.

Przewiduje się, że skutki dla zatrudnienia w perspektywie średnio- lub długoterminowej będą korzystne. Dodatkowa poprawa efektywności zakupionych pojazdów powinna prowadzić do zmniejszenia emisji CO₂. Jeśli chodzi o emisje innych związków, przewiduje się ich marginalne ograniczenie. Jedynymi kosztami gospodarczymi są koszty administracyjne. Oczekuje się, że będą one znikome – około 1 EUR na pojazd.

- **SPRAWNOŚĆ REGULACYJNA I UPROSZCZENIE**

Na mikroprzedsiębiorstwa lub MŚP nie są nakładane bezpośrednie obowiązki sprawozdawcze. Przewoźnicy, z których większość to małe i średnie przedsiębiorstwa, powinni odnieść korzyści z większej przejrzystości rynku. Będą oni w stanie podejmować bardziej świadome decyzje dotyczące zakupu najbardziej paliwooszczędnych pojazdów, co – ze względu na oszczędności kosztów paliwa – może prowadzić do zmniejszenia ich kosztów operacyjnych i zwiększenia konkurencyjności.

Proponowane rozporządzenie będzie wykorzystywać sprawozdawczość elektroniczną, co powinno ograniczyć obciążenia administracyjne dla producentów pojazdów, organów krajowych i Komisji/Agencji.

- **PRAWA PODSTAWOWE**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet wynikający z wdrożenia proponowanego rozporządzenia jest bardzo ograniczony (szczegółowe informacje znajdują się w załączonej ocenie skutków finansowych regulacji). Środki mieszczą się w ramach ogólnego pułapu działu 2 wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020, jednak wymagane byłoby niewielkie przeprogramowanie dla Agencji na lata 2019 i 2020.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **PLANY WDROŻENIA I MONITOROWANIE, OCENA I SPRAWOZDANIA**

Na podstawie informacji dostarczonych przez państwa członkowskie i producentów pojazdów ciężkich Komisja sporządza co roku sprawozdania. Sprawozdania Komisji zapewnią ścisłe monitorowanie wykonania rozporządzenia.

- **SZCZEGÓŁOWE OBJAŚNIENIA POSZCZEGÓLNYCH PRZEPISÓW WNIOSKU**

Artykuł 1 – Przedmiot

W artykule tym wyjaśniono kluczowe środki przewidziane w rozporządzeniu, a mianowicie monitorowanie i raportowanie emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie, tj. samochody ciężarowe, autobusy i autokary.

Artykuł 2 – Zakres stosowania

W artykule tym określono zakres rozporządzenia i kategorie pojazdów, dla których należy monitorować i raportować dane rejestracyjne, techniczne oraz, o ile są dostępne, dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa.

Artykuł 3 – Definicje

Rozporządzenie jest ściśle związane z aktami prawnymi dotyczącymi homologacji typu i stosuje tę samą terminologię. W celu zapewnienia spójności różnych instrumentów prawnych, wyjaśniono zatem, że terminologię stosowaną w niniejszym rozporządzeniu należy rozumieć w taki sam sposób, jak terminologię określoną w aktach prawnych dotyczących homologacji typu.

Artykuł 4 – Monitorowanie i raportowanie przez państwa członkowskie

W tym artykule określono podstawowe obowiązki nałożone na państwa członkowskie w odniesieniu do harmonogramu monitorowania i raportowania, wyznaczenia właściwych organów i danych, które mają być monitorowane. Obejmują one nowe pojazdy ciężkie i przyczepy zarejestrowane po raz pierwszy w Unii lub zarejestrowane poza Unią na mniej niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

Jeśli chodzi o właściwe organy, wyjaśniono, że te organy, które już są odpowiedzialne za monitorowanie i raportowanie danych dotyczących pojazdów lekkich powinny być organami odpowiedzialnymi za monitorowanie również w przypadku pojazdów ciężkich.

Załączniki I i II uzupełniają ten przepis poprzez określenie parametrów danych, które mają być monitorowane, a także kroków administracyjnych procedury monitorowania i raportowania.

Artykuł 5 – Monitorowanie i raportowanie przez producentów

W tym artykule określono podstawowe obowiązki nałożone na producentów w odniesieniu do harmonogramu monitorowania i raportowania, wyznaczenia punktów kontaktowych i danych, które mają być monitorowane.

Załączniki I i II uzupełniają ten przepis poprzez określenie parametrów danych, które mają być monitorowane, a także kroków administracyjnych procedury monitorowania i raportowania.

Artykuł 6 – Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

Dane przekazywane Komisji należy utrzymywać w publicznie dostępnym rejestrze. Rejestr będzie prowadzony przez Agencję w imieniu Komisji, korzystając z doświadczeń zdobytych przez Agencję w prowadzeniu rejestru dla pojazdów lekkich.

Podczas gdy większość danych powinna być publicznie dostępna, niektóre dane nie mogą być ujawniane ze względu na konieczność ochrony danych osobowych (numer identyfikacyjny pojazdu) i konkurencję (nazwy producentów części).

Artykuł 7 – Jakość danych

Wysokiej jakości dane mają zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Dlatego konieczne jest wyjaśnienie, że podmioty raportujące dane są odpowiedzialne za jakość i prawidłowość dostarczonych danych. Ponadto Komisja musi mieć możliwość prowadzenia własnej weryfikacji jakości danych, jak również korekty danych w razie wystąpienia błędów w przedłożonych danych.

Artykuł 8 – Sprawozdanie

Dane przekazywane Komisji za pośrednictwem Agencji powinny doprowadzić do corocznej analizy tendencji i zmian w zakresie emisji CO₂ z pojazdów ciężkich w UE, a także w odniesieniu do poszczególnych producentów pojazdów ciężkich. Coroczna analiza będzie prowadzona przez Komisję przy wsparciu Agencji i będzie stanowić istotny wkład w szersze roczne sprawozdanie z postępów na mocy proponowanego rozporządzenia w sprawie zarządzania unią energetyczną w kontekście sprawozdania na temat stanu unii energetycznej. Analiza wniesie również istotny wkład w ewentualne dalsze środki polityczne. Analiza zapewni większą przejrzystość w odniesieniu do konfiguracji technologii i osiągnięć floty UE i poszczególnych pojazdów pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa.

Artykuły 9 i 10 – Środki wykonawcze i przekazanie uprawnień

W artykułach tych zawarto podstawy prawne przyjmowania przez Komisję środków wykonawczych oraz zmiany elementów innych niż istotne w załącznikach I i II za pomocą aktów delegowanych. Środki wykonawcze uzupełnią art. 7 poprzez umożliwienie Komisji określenia szczegółowych przepisów i procedur niezbędnych do weryfikacji i korekty raportowanych danych. Przekazane Komisji uprawnienia obejmują dostosowanie i

aktualizację parametrów danych, które mają być monitorowane, jak również różne etapy procedury monitorowania określone w załącznikach I i II.

Artykuły 11 i 12 – Procedura komitetowa i wykonanie przekazanych uprawnień

W artykułach tych określono standardowe przepisy dotyczące procedury komitetowej, która ma być wykorzystana do celów przyjmowania aktów wykonawczych oraz wykonywania przekazanych uprawnień, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wiążący cel osiągnięcia do 2030 r. co najmniej 40 % redukcji wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. został zatwierdzony w konkluzjach Rady Europejskiej z 23–24 października 2014 r. w sprawie ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030, co zostało potwierdzone na posiedzeniu w marcu 2016 r.
- (2) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. przewidziano, że wyznaczony cel zostanie zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, przy redukcji w sektorach objętych i nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w wysokości odpowiednio 43 % i 30 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005. Wszystkie państwa członkowskie powinny uczestniczyć w tych wysiłkach, a wszystkie sektory gospodarki, w tym transport, powinny przyczyniać się do osiągnięcia wspomnianego ograniczenia emisji.

¹ Dz.U. C z, s. .

² Dz.U. C z, s. .

- (3) W europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej³ Komisji z 2016 r. ustanowiono cel co najmniej 60 % redukcji emisji pochodzących z transportu do roku 2050 w porównaniu z poziomem z roku 1990.
- (4) Emisje gazów cieplarnianych z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów – tj. pojazdów ciężkich – odpowiadają obecnie za około jedną czwartą emisji z transportu drogowego w Unii i szacuje się, że będą dalej rosnać do 2030 r. W celu przyczynienia się do koniecznych redukcji emisji w sektorze transportu należy wprowadzić skuteczne środki w zakresie ograniczenia emisji z pojazdów ciężkich.
- (5) W swoim komunikacie z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂⁴ Komisja uznała, że warunkiem wstępnym wprowadzenia takich środków jest regulowana procedura określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa.
- (6) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009⁵ zapewnia ramy dla ustanowienia takiej procedury regulowanej. Pomiary dostarczą rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących emisji CO₂ i zużycia paliwa dla każdego pojazdu w odniesieniu do znacznej części floty pojazdów ciężkich w Unii. Nabywca danego pojazdu oraz odnośne państwo członkowskie rejestracji będą mieli dostęp do tych informacji, co przyczyni się do częściowego wyeliminowania luk w wiedzy.
- (7) Informacje dotyczące osiągow pojazdów pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa powinny być publicznie dostępne w celu umożliwienia wszystkim przewoźnikom podejmowania świadomych decyzji o zakupie. Wszyscy producenci pojazdów będą mogli porównać osiągi swoich pojazdów z innymi markami. Zwiększy to zachęty do innowacji, a tym samym konkurencyjność. Informacje te zapewnia również decydom politycznym na szczeblu Unii i państw członkowskich solidną podstawę opracowywania strategii politycznych na rzecz stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów. Wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa ustalone dla każdego nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) [...] ⁶ [Opoce to include correct reference] powinny zatem być monitorowane i raportowane Komisji oraz udostępniane publicznie.
- (8) W celu uzyskania pełnej wiedzy na temat konfiguracji floty pojazdów ciężkich w Unii, jej rozwoju w czasie oraz potencjalnego wpływu na emisje CO₂ należy monitorować i raportować dane dotyczące rejestracji wszystkich nowych pojazdów ciężkich i przyczep, w tym dane dotyczące mechanizmów napędowych i odpowiednich nadwozi.

³ COM(2016) 501 final.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) [...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L... z ... s. ...).

- (9) Dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa będą dostępne dla niektórych nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w [2019] r. Począwszy od tego dnia, właściwe organy państw członkowskich powinny zatem być zobowiązane do dostarczania danych na temat nowych rejestracji, a producenci powinni być zobowiązani do dostarczania danych technicznych dotyczących tych pojazdów.
- (10) Dane techniczne niezbędne do określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazd powinny być dostępne publicznie, aby zwiększyć przejrzystość specyfikacji pojazdu i powiązanych osiągnięć oraz w celu wspierania konkurencji między producentami. Nie powinny być publikowane wyłącznie te dane, które są wrażliwe ze względu na ochronę danych osobowych i uczciwą konkurencję. Jednak ewidentnie w interesie publicznym jest dostępność danych technicznych niezbędnych do określenia osiągnięć pojazdów. Takie dane nie powinny być zatem wyłączone z publicznego dostępu.
- (11) Należy zapewnić, aby monitorowane i raportowane dane były rzetelne i wiarygodne. W związku z tym Komisja powinna dysponować środkami w celu weryfikacji i, w razie konieczności, skorygowania danych ostatecznych. W wymogach dotyczących monitorowania należy również uwzględnić parametry pozwalające na odpowiednią identyfikację i weryfikację danych.
- (12) W oparciu o doświadczenia zdobyte podczas monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009⁷ w odniesieniu do nowych samochodów osobowych oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011⁸ w odniesieniu do nowych lekkich samochodów dostawczych należy powierzyć Europejskiej Agencji Środowiska odpowiedzialność za wymianę danych z właściwymi organami państw członkowskich i producentami, a także za zarządzanie ostateczną bazą danych w imieniu Komisji. Należy również w możliwie największym stopniu dostosować procedury monitorowania i raportowania w odniesieniu do pojazdów ciężkich do już obowiązujących procedur dla pojazdów lekkich.
- (13) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących weryfikacji i korekty monitorowanych danych należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁹.
- (14) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i raportowania pozostały odpowiednie dla oceny emisji CO₂ z floty pojazdów ciężkich, oraz w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.2.2009, s. 1).

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Europejskiej w odniesieniu do zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i raportowania określonych w załącznikach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (15) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie monitorowanie i raportowanie emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie w Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na zakres i skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w Unii Europejskiej.

Artykuł 2
Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do monitorowania i raportowania przez państwa członkowskie i producentów pojazdów ciężkich danych dotyczących nowych pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do następujących kategorii pojazdów:

- (a) pojazdy ciężkie kategorii M1, M2, N1 i N2 o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰, a także wszystkie pojazdy kategorii M3 i N3;
- (b) pojazdy kategorii O3 i O4.

¹⁰ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹ oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009.

Artykuł 4

Monitorowanie i raportowanie przez państwa członkowskie

1. Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku [2020], właściwe organy państw członkowskich gromadzą dane za poprzedni rok kalendarzowy, dotyczące nowych pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii, określone w części A załącznika I. Dane dotyczące nowych pojazdów, które były wcześniej rejestrowane poza Unią, nie podlegają monitorowaniu i raportowaniu, chyba że rejestracji dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii. Dane są przekazywane Komisji zgodnie z procedurą sprawozdawczą określoną w załączniku II.
2. Właściwymi organami odpowiedzialnymi za gromadzenie i przekazywanie danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są organy wyznaczone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

Artykuł 5

Monitorowanie i raportowanie przez producentów

1. Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku [2020], producenci pojazdów ciężkich gromadzą dane określone w części B załącznika I w odniesieniu do pojazdów o dacie produkcji wypadającej w poprzednim roku kalendarzowym.

Data produkcji jest datą podpisania świadectwa zgodności lub, w stosownych przypadkach, datą podpisania świadectwa dopuszczenia indywidualnego.
2. Producenci wyznaczają punkt kontaktowy do celów przekazywania danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 6

Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

1. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazanych zgodnie z art. 4 i 5. Rejestr jest publicznie dostępny, z wyjątkiem wpisów nr 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 określonych w części B załącznika I.
2. Rejestrem zarządza Europejska Agencja Środowiska (EEA) w imieniu Komisji.

¹¹ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

Artykuł 7 *Jakość danych*

1. Właściwe organy i producenci są odpowiedzialni za poprawność i jakość danych przekazywanych zgodnie z art. 4 i 5. Bezzwłocznie informują oni Komisję o wszelkich błędach wykrytych w przekazanych danych.
2. Komisja może przeprowadzić własną weryfikację jakości danych przekazywanych zgodnie z art. 4 i 5.
3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, w stosownych przypadkach podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 6.

Artykuł 8 *Sprawozdanie*

1. W ramach sprawozdania rocznego na podstawie [art. 29 proponowanego rozporządzenia w sprawie zarządzania unią energetyczną] Komisja publikuje analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni rok kalendarzowy.
2. W analizie tej określa się co najmniej osiągi floty pojazdów ciężkich w Unii, a także osiągi każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO₂. Analiza uwzględnia również dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, jeżeli są one dostępne.
3. Komisja przygotowuje analizę przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska.

Artykuł 9 *Powierzenie uprawnień wykonawczych*

Komisja może określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w art. 7 ust. 2 i 3, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11.

Artykuł 10 *Przekazanie uprawnień*

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika I na potrzeby aktualizacji lub dostosowania określonych w nim wymagań dotyczących danych, jeżeli zostanie to uznane za konieczne w celu zapewnienia dogłębnej analizy zgodnie z art. 8.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II na potrzeby dostosowania określonej w nim procedury

monitorowania i raportowania, tak aby uwzględnić doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 11 *Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony w art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹². Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 12 *Wykonywanie przekazanych uprawnień*

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na czas nieokreślony od [daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

¹² Decyzja nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotycząca mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1).

Artykuł 13
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Ocena skutków finansowych – „Agencje”

Europejska Agencja Środowiska (EEA)

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy
- 1.7. Planowane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
 - 3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*
 - 3.2.2. *Szacunkowy wpływ na środki operacyjne [organu]*
 - 3.2.3. *Szacunkowy wpływ na zasoby ludzkie [organu]*
 - 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie

1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa²²

34: Działania w dziedzinie klimatu

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

☒ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**²³

☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Wniosek stanowi kluczowy środek legislacyjny pierwszego pakietu dotyczącego mobilności, który ma zostać przyjęty w maju 2017 r. Przyczynia się on do realizacji europejskiej strategii Komisji na rzecz mobilności niskoemisyjnej²⁴, przyjętej w 2016 r. oraz towarzyszącego jej planu działania²⁵, których celem jest poprawa efektywności paliwowej i ograniczenie emisji z pojazdów ciężkich (tj. samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów).

Wniosek jest częścią środków wykonawczych zapowiedzianych w komunikacie Komisji z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂²⁶ w celu ustanowienia procedury certyfikacji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich oraz ich monitorowania i raportowania w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu w UE.

²² ABM: activity-based management: zarządzanie kosztami działań; ABB: activity-based budgeting: budżet zadaniowy.

²³ O którym mowa w art. 54 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

²⁴ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1&format=PDF

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

²⁶ COM (2014)285, dostępny na stronie: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Środek ten będzie stanowić najważniejsze narzędzie egzekwowania przepisów w odniesieniu do przyszłych norm emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, które Komisja zobowiązała się przedstawić w roku 2018.

Wniosek przyczynia się do realizacji zobowiązania UE do osiągnięcia co najmniej 40 % redukcji wewnętrznych emisji do 2030 r. w porównaniu z rokiem 1990.

1.4.2. Cele szczegółowe i działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy nr 3

Dalsze obniżenie emisyjności sektora transportu w UE poprzez opracowanie i wdrożenie zharmonizowanych polityk (we współpracy z innymi dyrekcjami, takimi jak DG MOVE, GROW itp.)

Działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Działanie ABB 34 02 – Działania w dziedzinie klimatu na poziomie unijnym i międzynarodowym.

Działanie ABB 07 02 – Polityka z zakresu ochrony środowiska na poziomie unijnym i międzynarodowym (artykuł budżetu 07 02 06 Europejska Agencja Środowiska).

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wniosek przewiduje utworzenie systemu monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie wprowadzane do obrotu na rynku UE.

Wniosek przyczyni się do stworzenia bardziej przejrzystego rynku pojazdów ciężkich, co pobudzi konkurencję wśród producentów pojazdów ciężkich i przewoźników. To z kolei zwiększy innowacyjność producentów części i pojazdów, prowadząc do wytwarzania bardziej energooszczędnych pojazdów na rynku UE.

Oczekuje się, że jeżeli mechanizmy monitorowania i raportowania przyniosą dodatkową poprawę efektywności energetycznej floty pojazdów ciężkich w UE o 1 %, przełoży się to na redukcję emisji CO₂ o około 2,1 mln ton.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Wskaźnik nr 1: Średnie roczne emisje CO₂ i zużycie paliwa przez nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w UE, objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego certyfikacji, w podziale na klasy pojazdu, producenta i państwo członkowskie.

Wskaźnik nr 2: Porównanie średnich rocznych emisji CO₂ i zużycia paliwa pojazdów tej samej klasy w poszczególnych latach.

Wskaźnik nr 3: Roczny przegląd technologii efektywności paliwowej zamontowanych w nowych pojazdach i ich poziom penetracji.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które mają zostać zaspokojone w perspektywie krótko- lub długoterminowej*

Państwa członkowskie i producenci pojazdów ciężkich nowo zarejestrowanych w UE mieliby obowiązek gromadzenia i raportowania Komisji danych z monitorowania emisji CO₂, za pośrednictwem repozytorium danych Europejskiej Agencji Środowiska.

Europejska Agencja Środowiska gromadziłaby dane i zarządzała nimi. Zbiór danych byłby udostępniany publicznie co roku. Komisja publikowałaby roczne sprawozdania z monitorowania.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej*

Rynki nowych pojazdów ciężkich i usług transportowych działają w całej UE i stanowią integralną część jednolitego rynku. Brak przejrzystości w odniesieniu do zużycia paliwa i emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich nie został jeszcze uwzględniony w żadnym państwie członkowskim i dotyczy UE jako całości. Ponadto emisje CO₂ z pojazdów ciężkich są objęte unijnym celem redukcji emisji gazów cieplarnianych.

W przypadku braku ogólnounijnego prawodawstwa w zakresie monitorowania i raportowania organy krajowe mogą przyjąć różne podejścia w zakresie monitorowania i raportowania, co prowadzi do fragmentacji i niespójności gromadzenia takich danych w całej UE. Spowodowałoby to wysokie obciążenia administracyjne dla producentów pojazdów ciężkich, którzy musieliby przestrzegać różnych systemów sprawozdawczych. Jednakże z konsultacji społecznych przeprowadzonych podczas przygotowania wniosku wynika, że władze krajowe wolą nie podejmować żadnych działań.

Unijny system monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie umożliwi dostęp do informacji dotyczących poziomu penetracji i rozpowszechniania zaawansowanych technologii paliwooszczędnych dla nabywców pojazdów ciężkich i decydentów politycznych.

Ponadto zmiana klimatu jest problemem transgranicznym, a jednocześnie należy do kompetencji dzielonych między UE a państwa członkowskie. Koordynacja działań w dziedzinie klimatu na poziomie europejskim jest zatem konieczna, a działanie UE jest uzasadnione w świetle zasady pomocniczości.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

W odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych istnieje już obowiązkowy ogólnounijny system monitorowania i raportowania emisji CO₂²⁷. System okazał się bardzo pomocny w zapewnianiu większej przejrzystości na unijnym rynku nowych samochodów osobowych i dostawczych. Zbiór danych publikowany corocznie przez Agencję jest powszechnie stosowany do porównywania emisji CO₂ z pojazdów

²⁷

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 i rozporządzenie (UE) nr 510/2011.

lekkich w UE. Stanowi on również podstawę do ustanowienia norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i vanów oraz do corocznej oceny przestrzegania tych norm przez producentów.

Proponowany ogólnounijny system monitorowania i raportowania w odniesieniu do pojazdów ciężkich w dużym stopniu opiera się na wnioskach wyciągniętych z ogólnounijnego systemu monitorowania i raportowania w odniesieniu do pojazdów lekkich. Tak jak w przypadku lekkich samochodów dostawczych, proponowane rozporządzenie przewiduje system monitorowania oparty na numerze identyfikacyjnym pojazdu (numerze VIN), a dane mają być przedkładane zarówno przez państwa członkowskie, jak i producentów, tak aby zminimalizować obciążenia administracyjne. Podobnie jak w przypadku systemu monitorowania i raportowania w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych, dane byłyby przekazywane za pośrednictwem repozytorium danych Europejskiej Agencji Środowiska. Ponadto, biorąc pod uwagę doświadczenia zgromadzone przez Europejską Agencję Środowiska w zakresie monitorowania emisji CO₂, Agencja wspierałaby Komisję w zarządzaniu ogólnounijnym systemem monitorowania pojazdów ciężkich.

1.5.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia:

Wniosek jest spójny z proponowanym rozporządzeniem Komisji [...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do certyfikacji emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE.

1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

☐ Wniosek/inicjatywa o **ograniczonym okresie trwania**

- ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

☒ Wniosek/inicjatywa o **nieograniczonym okresie trwania**

- Realizacja obejmująca okres rozruchu od 2018 r. (bez skutków finansowych) na czas nieokreślony,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania

☒ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

- ☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☒ **Zarządzanie pośrednie** poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- ☐ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- ☒ organom, o których mowa w art. 208 i 209 rozporządzenia finansowego;
- ☐ organom prawa publicznego;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.
- *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

Udział Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) będzie niezbędny w celu realizacji wymogów proponowanego rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

W proponowanym rozporządzeniu określa się częstotliwość i dane, które mają być przekazywane przez państwa członkowskie i producentów pojazdów ciężkich nowo zarejestrowanych w Unii. Dane określone w proponowanym rozporządzeniu musiałyby być przekazywane corocznie przy użyciu repozytorium danych Europejskiej Agencji Środowiska. W celu wsparcia państw członkowskich i producentów w przygotowywaniu corocznych sprawozdań dalsze wytyczne zostaną przekazane za pośrednictwem CIRCABC.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Państwa członkowskie lub producenci mogą doświadczyć opóźnień w obowiązkach w zakresie monitorowania i raportowania. Oczekuje się, że państwa członkowskie wyznaczą te same organy, które są już odpowiedzialne za monitorowanie i raportowanie w odniesieniu do samochodów osobowych i vanów. Organy te są już zaznajomione z systemem monitorowania i raportowania oraz odpowiednimi narzędziami informatycznymi, co znaczy, że ryzyko opóźnień będzie mniejsze.

Repozytorium danych Europejskiej Agencji Środowiska to ugruntowany system sprawozdawczości danych. Można uznać, że ewentualne awarie systemu i problemy z poufnością zostały uwzględnione w wystarczającym stopniu.

2.2.2. Informacje dotyczące struktury wewnętrznego systemu kontroli.

Przewidywane metody kontroli określono w rozporządzeniu finansowymi i jego przepisach wykonawczych.

2.2.3. Oszacowanie kosztów i korzyści wynikających z kontroli i ocena prawdopodobnego ryzyka błędu.

Nie dotyczy.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom, w oparciu o ugruntowany system monitorowania i raportowania emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i dostawczych prowadzona będzie kontrola jakości i weryfikacja przedłożonych danych w celu wyeliminowania wszelkich luk lub nieprawidłowości.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer[Treść.....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane ²⁸	państw EFTA ²⁹	krajów kandydujących ³⁰	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
2	34 02 01: Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (łagodzenie zmiany klimatu)	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
2	07 02 06: Europejska Agencja Środowiska	Niezróżn.	TAK	TAK	TAK	NIE

- Nowe linie budżetowe, o których utworzenie się wnioskuje

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer[Treść.....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

²⁸ Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane

²⁹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

³⁰ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer 2	Zrównoważony wzrost gospodarczy: Zasoby naturalne
---	------------	---

[Organ]: <EEA – Europejska Agencja Środowiska>			Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM 2019–2020
Tytuł 1: Wydatki na personel	Środki na zobowiązania	(1)	0,150	0,200						0,350
	Środki płatności	(2)	0,150	0,200						0,350
Tytuł 2: Wydatki na infrastrukturę i wydatki administracyjne	Środki na zobowiązania	(1a)								
	Środki na płatności	(2a)								
Tytuł 3: Wydatki operacyjne	Środki na zobowiązania	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Środki na płatności	(3b)	0,250	0,175						0,425
OGÓŁEM środki dla [organu] <EEA>	Środki na zobowiązania	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Środki na płatności	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne [organu]

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty			Rok2019		Rok2020		RokN+2		RokN+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓŁEM	
	PRODUKT																	
	Rodzaj ³¹	Średni koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ³² ...																		
- Stworzenie platformy sprawozdawczości			1	0,250													0,250	

³¹ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).
³² Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cele szczegółowe ...”

pomoc w szczegółowym zapewnianiu jakości/kontroli jakości - raportowanie przez państwa członkowskie/pr oducenów oryginalnego sprzętu, komunikacja z państwami i producentami, zorzadzania					1	0,175											0,025
- Produkt																	
Cel szczegółowy nr 1 – suma częstkowa			1	0,250	1	0,175											0,275
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 ...																	
- Produkt																	
Cel szczegółowy nr 2 – suma częstkowa																	
KOSZT OGÓŁEM			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Szacunkowy wpływ na zasoby ludzkie EEA

3.2.3.1. Streszczenie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok2019	Rok2020	RokN+2	RokN+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁE M 2019+2020 0
--	---------	---------	--------	--------	---	--

Urzędnicy (grupa zaszeregowania AD)								
Urzędnicy (grupa zaszeregowania AST)								
Personel kontraktowy	0,150	0,200						0,350
Pracownicy zatrudnieni na czas określony								
Oddelegowani eksperci krajowi								

OGÓŁEM	0,150	0,200						0,350
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Szacunkowy wpływ na personel (dodatkowe EPC) – plan zatrudnienia

Grupa funkcyjna i grupa zaszeregowania	Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				

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

AST/SC 2				
AST/SC 1				
Ogółem AST/SC				
SUMA CAŁKOWITA				

Szacunkowy wpływ na personel (dodatkowy) – personel zewnętrzny

Pracownicy kontraktowi	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)
Grupa funkcyjna IV	1	1		
Grupa funkcyjna III	1(*)	1		
Grupa funkcyjna II				
Grupa funkcyjna I				
Ogółem	2	2		

(*) przewiduje się, że rekrutacja nastąpi w połowie 2019 r.

Oddelegowani eksperci krajowi	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)
Ogółem				

Należy podać planowany termin rekrutacji i dostosować odpowiednio wysokość kwoty (jeżeli rekrutacja ma miejsce w lipcu, uwzględnia się tylko 50 % średniego kosztu) i udzielić szczegółowych wyjaśnień w załączniku.

Oprócz 1 pracownika zatrudnionego na czas określony i 1 pracownika kontraktowego pracujących obecnie w EEA przy zadaniach związanych z monitorowaniem emisji CO₂ z samochodów osobowych i vanów³³ oraz z uwzględnieniem nieograniczonego czasu trwania proponowanych dodatkowych działań Agencji, EEA potrzebuje 2 dodatkowych pracowników kontraktowych w celu:

- stworzenia, zarządzania i utrzymania nowych kanałów sprawozdawczości i infrastruktury sprawozdawczości elektronicznej, w tym wszystkich działań

³³

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 i rozporządzenie (UE) nr 510/2011.

informatycznych, w odniesieniu do przekazywania danych dotyczących pojazdów ciężkich;

- przeprowadzania szczegółowej oceny jakości danych oraz kontroli jakości danych przekazywanych przez państwa członkowskie i producentów, w tym koordynowanie komunikacji z organami państw członkowskich i ekspertami ds. produkcji, wsparcie działu pomocy itp.;
- gromadzenia i publikowania zbiorów danych na stronie internetowej Agencji na potrzeby Komisji Europejskiej i innych zainteresowanych stron.

Jeden pracownik kontraktowy (grupa funkcyjna IV) rozpocząłby pracę w 2019 r. w zakresie przygotowania i wdrożenia systemu sprawozdawczości, aby zagwarantować, że będzie on w pełni operacyjny w 2020 r. Drugi pracownik kontraktowy (grupa funkcyjna III) rozpocząłby pracę w drugiej połowie 2019 r. w celu wsparcia wdrażania systemu sprawozdawczości oraz przygotowania systemów zapewniania jakości i kontroli jakości danych.

Skutki budżetowe zostały obliczone przy założeniu, że średni koszt wynosi 100 000 EUR na rok/pracownika kontraktowego.

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- ☒ Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- ☒ Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając linie budżetowe, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

Proponowana inicjatywa wiązałaby się z koniecznością zwiększenia programowania finansowego w odniesieniu do wkładu na rzecz Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) finansowanego z artykułu budżetu 07 02 06 na lata 2019 i 2020 o kwoty wskazane w tabeli 3.2.1 powyżej.

- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych¹.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	RokN	RokN+1	RokN+2	RokN+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

¹ Zob. art. 11 i 17 rozporządzenia Rady (UE, EURATOM) nr 1311/2013 określającego wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody różne

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ²						
		RokN	RokN+1	RokN+2	RokN+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł								

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

²

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.