



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 14 юли 2023 г.
(OR. en)

11821/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	12 юли 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2023) 441 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 441 final.

Приложение: COM(2023) 441 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 11.7.2023 г.
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

- Основания и цели на предложението

Отчитането на емисиите на парникови газове е мярка, използвана в различни икономически сектори за генериране на данни за емисиите на парникови газове от специфични дейности на предприятия и физически лица. Прозрачната информация за емисиите от транспортните услуги в транспортния сектор дава възможност на клиентите да правят добре информиран избор и влияе върху стопанските решения на субектите, които организират и предоставят тези услуги на пазара. Предоставянето на надеждни данни за емисиите може да насърчи устойчивостта, иновациите и промяната на поведението към устойчиви транспортни възможности. Ползите и добавената стойност от отчитането на емисиите се доказват от резултатите на съществуващите схеми за мониторинг и докладване на емисии в ЕС и извън него¹.

Отключването на потенциала на отчитането на емисиите на парникови газове в транспорта изисква основните изчисления да са сравними и точни, като се обръща внимание на специфичните показатели на конкретната транспортна услуга. Поради това емисиите следва да бъдат определени количествено въз основа на научно обоснован, подробен и хармонизиран методологичен подход.

Понастоящем обаче няма общоприета рамка за отчитане на емисиите на парникови газове от транспортните услуги². За да определят количествено тези емисии, заинтересованите страни в транспорта могат да избират между различни стандарти, методики, инструменти за изчисляване и множество бази данни и набори от данни със стойности по подразбиране на емисиите. Това често води до значително несъответствие в резултатите, което компрометира сравнимостта на данните за емисиите на парникови газове на пазара и дава неточна и подвеждаща информация за показателите на транспортната услуга. Освен това съществува риск от избор на метод за изчисляване на емисиите и на данни по подразбиране въз основа на това, което е по-изгодно за отделния субект. Това създава условия за заблуждаващи твърдения за екологосъобразност³ и може да даде грешни стимули на ползвателите. Липсата на стандартна рамка е общопризната и това доведе до няколко опита от страна на сектора или националните правителства⁴ за създаване на такава рамка. Нито едно от тези

¹ В сектора на товарните превози например това са прилаганите в ЕС и САЩ програми [Lean and Green](#) и [SmartWay](#).

² Държавите членки изготвят хармонизирани сметки и статистика за околната среда относно емисиите на парникови газове от всички икономически сектори, включително транспорта, и ги докладват на Комисията съгласно Регламент (ЕС) № 691/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2011 г. относно европейските икономически сметки за околната среда ([ОБ L 192, 22.7.2011 г., стр. 1—16](#)). Тези данни са налични на национално равнище с разбивка по класификацията на икономическите дейности в NACE Rev. 2, като по този начин не се обръща внимание на подходящото ниво на детайлност на данните за смекчаване на посочения по-горе проблем.

³ Заблуждаващи твърдения за екологосъобразност е практиката на дружествата да създават фалшиво положително впечатление за оказаното от тях въздействие или ползи за околната среда.

⁴ Първият специфичен стандарт за транспортни услуги беше въведен през 2012 г. от [Европейския комитет по стандартизация \(CEN\)](#). В стандарт EN 16258:2012 на CEN се определя обща методика за изчисляване и деклариране на потреблението на енергия и емисиите на парникови газове, свързани с всяка транспортна услуга. EN 16258:2012 допринесе значително за хармонизирането на процесите на отчитане на емисиите в транспорта. Въпреки това се смята, че не е достатъчно прецизен, за да осигури напълно сравними и последователни данни за емисиите на различните транспортни услуги. Други примери на инициативи за хармонизиране на отчитането на емисиите

усилия обаче не доведе до хармонизиране на методите за отчитане на емисиите на парникови газове или до последователно използване на данни за парниковите газове на равнището на Съюза.

Липсата на надеждна и сравнима информация за емисиите на парникови газове от транспортните услуги е проблем и за транспортния сектор. 80% от запитаните в откритата обществена консултация признават равнището на разпространение на този проблем и го смятат за значим или много значим. Подобни гледища бяха отбелязани при анализа на отговорите на призива на тази инициатива за доказателства, нейното целево проучване на заинтересованите страни и обсъжданията по време на семинара.

Освен това, въпреки нарастващия интерес на заинтересованите страни от транспорта към данните за показателите на парниковите газове от транспорта, общото използване на отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги все още е много ограничено. Ползвателите на транспортни услуги обикновено не получават точна информация за показателите на транспортните услуги, а организаторите на транспортни услуги, включително операторите, не изчисляват систематично своите емисии на парникови газове. Освен това по-голямата част от тези, които изчисляват емисиите, са склонни да го правят на равнище дружество или превозно средство и не са в състояние да генерират данни за емисиите на парникови газове от дадена транспортна услуга⁵. Само последният тип информация обаче е подходяща за ефективна подкрепа и влияние върху решенията на ползвателите на транспортни услуги. Изчислено е, че почти 600 000 субекта в транспортния сектор на ЕС измерват своите емисии на парникови газове (2020 г.), но само 21 660 от тях правят разбивка в степен, необходима за изготвяне на данни за емисиите на парникови газове от транспортни услуги. Това е само 1,2 % от приблизително 1,8 милиона субекта, извършващи собствени транспортни операции⁶. Слабото използване на отчитането на емисиите на парникови газове се наблюдава главно сред микро-, малките и средните предприятия (МСП)⁷, които представляват огромното мнозинство от субектите, извършващи дейност на транспортния пазар на ЕС.

Слабото използване на отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги беше очертано като проблем и в различни консултативни дейности. В рамките на откритата обществена консултация 45 от 56 организации (80 %), 61 от 70 физически лица (87 %) и 60 от 65 клиенти по интернет (92 %) заявиха, че не получават достатъчно информация при планирането/организирането на пътуване, пратка или избор на доставката на пакет. Освен това 26 от 31 (84 %) от запитаните в целевото проучване смятат, че сегашното ниво на използване е ниско или много ниско. Що се отнася до отчитането на емисиите на парникови газове, целевото проучване показва, че 78 % от запитаните (29 от 37) вече измерват своите емисии по някакъв начин, но само 35 % (9 от 26) от тези, които измерват, го правят на равнище транспортна услуга. Тази констатация обаче може да не е напълно представителна за всички засегнати субекти,

на парникови газове от транспортните услуги включват [член L. 1431-3 от Френския кодекс на транспорта](#) и рамката на [Глобалния съвет по емисиите от логистиката](#).

⁵ За да се генерират точни данни за показателите на дадена транспортна услуга по отношение на емисиите на парникови газове (особено в мултимодалната транспортна верига), трябва да се изчислят емисиите на всеки отделен елемент от транспортната верига (етап на транспорта). Това ниво на изчисление изисква специфични данни и е по-сложно и скъпо за отделната организация.

⁶ Общо приблизително 1,8 милиона) Ecorys и CE Delft (2023 г.), проучване, придружаващо оценката на въздействието

⁷ Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията от 6 май 2003 г. относно определението за микро-, малки и средни предприятия([ОБ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36](#))

тъй като реалният брой дружества, които изчисляват емисиите на парникови газове от транспортни услуги, изглежда значително по-малък.

ЕС призна необходимостта от хармонизирана методологична рамка за отчитане на емисиите от транспортни услуги. Между 2011 г. и 2019 г. имаше два последователни проекта, финансирани от ЕС — въглероден отпечатък на товарния транспорт (COFRET)⁸ по седмата рамкова програма (FP7) и мрежа за отчитане и намаляване на емисиите в логистиката (LEARN)⁹ по линия на „Хоризонт 2020“. Тези проекти бяха насочени към изчисляване, докладване и проверяване на емисиите на парникови газове от транспортни услуги с цел разработване на глобална методика. Чрез тези усилия бяха подкрепени създаването и разработването на водена от сектора рамка на Съвета за глобалните емисии от логистиката¹⁰ и въвеждането на координирани действия за изготвяне на всеобхватен и специфичен стандарт на Международната организация за стандартизация (ISO)¹¹. ISO публикува този нов стандарт ISO 14083:2023 през март 2023 г. Впоследствие CEN го транспонира в еквивалентен европейски стандарт EN ISO 14083:2023.

Целта на тази инициатива е да се преодолеят пречките, които възпрепятстват хармонизирането на измерването и изчисляването на емисиите на парникови газове, и да се улесни нейното внедряване в транспортния сектор. С нея се установява обща регулаторна рамка за отчитане на емисиите на парникови газове от транспортните услуги в цялата мултимодална транспортна верига, като по този начин се създават равни условия за конкуренция между видовете транспорт, сегментите и националните мрежи на Съюза. Повишената прозрачност относно показателите на различните услуги следва да стимулира участниците на пазара да намалят емисиите на парникови газове и да направи транспорта по-ефективен и устойчив.

С настоящия регламент не се налага задължение за докладване на емисиите на парникови газове. Той е предназначен да подкрепи други, специфични мерки, предприети от сектора и публичните органи за улесняване на екологичния преход. Тези мерки предвиждат включване на клаузи за прозрачност относно парниковите газове в договорите за превоз, предоставяне на информация за емисиите на парникови газове от дадена услуга на пътниците или определяне на свързани с климата критерии за процедури за възлагане на екологосъобразни обществени поръчки и екологосъобразни транспортни програми. Те могат да бъдат приложени чрез отделни, индивидуални договорености, по-специално между органите и предприятията и между самите предприятия, но винаги трябва да отговарят на специфичните правила за изчисляване, обосноваване и съобщаване на емисиите на парникови газове от транспортни услуги, както е предвидено в настоящата инициатива.

Следва също така да се отбележи, че въпреки че с настоящия регламент се разглеждат емисиите на парникови газове „от източника на гориво до потребителя“, произтичащи както от използването на превозните средства, така и от осигуряването на енергия за превозните средства¹², транспортният сектор в действителност създава и други неблагоприятни ефекти. Това включва емисии на замърсители на въздуха и излъчване

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879>

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.eu/)

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² За целите на настоящия регламент понятието „от източника на гориво до потребителя“ се прилага за всички видове транспорт.

на шум, както и последващо въздействие върху здравето и околната среда. Тези последици са извън обхвата на предложената инициатива.

За да бъдат постигнати надлежно целите на инициативата, тя е структурирана в седем основни области на политиката, които са описани по-долу:

- Методика — установяване на обща еталонна методика, с която да се гарантира, че изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортните услуги се извършва по стандартизиран начин в целия транспортен сектор.

Еталонната методика е ключова част от инициативата и затова ѝ беше отделено особено внимание в процеса на подготвителната работа. Бяха анализирани редица подходи, различаващи се по отношение на обхвата и метода за изчисляване на емисиите на парникови газове и разпределението на емисиите по транспортни услуги. В резултат на това новият стандарт ISO 14083:2023¹³ беше избран като най-подходящ и пропорционален за постигане на заявените цели към настоящия момент. ISO 14083:2023 е стъпка напред към установяване на общ набор от правила и принципи за изчисляване на емисиите на парникови газове за транспортните операции, при които количественото определяне се извършва „от източника на гориво до потребителя“. Тъй като този стандарт е признат в целия свят, той може да се използва за генериране на данни за емисиите на парникови газове за международни транспортни вериги, като по този начин се създава възможност за привеждане в съответствие в световен мащаб.

От друга страна, регламентът следва да отчита потенциалното бъдещо развитие на стандарта и да е съобразен с гъвкавостта, заложена в някои негови съставни части. Поради това бъдещите преразглеждания и изменения на стандарта следва да бъдат внимателно следени, проверявани и в обосновани случаи изключвани от обхвата на настоящата инициатива, за да се гарантира съгласуваността на еталонната методика с целите на настоящия регламент и с други действащи правни актове на Съюза. Освен това следва да се разгледа необходимостта от допълнителни корекции и разяснения, особено ако използването на този стандарт създава риск от необосновани дисбаланси, произтичащи от изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортни услуги в конкретни транспортни сегменти.

- Входни данни и източници — осигуряване на хармонизиран подход към входните данни чрез създаване на стимули за използване на първични данни, позволяване на използването на моделирани данни, повишаване на надеждността, достъпността и уместността на стойностите по подразбиране и смекчаване на несъответствията между националните, регионалните и секторните набори от данни.

Без общ подход към входните данни резултатите от изчисленията на емисиите на парникови газове ще продължат да бъдат несъвместими и несравними дори при използване на една и съща еталонна методика. Този въпрос бе изтъкнат във всички дейности по консултации със заинтересованите страни. За изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортни услуги се изискват или използват различни видове входни данни, включително първични и вторични данни. Използването на първични данни води до най-надеждните резултати от изчисленията. Въпреки това тези видове данни често не са налични или са изключително скъпи за някои заинтересовани страни, особено за МСП, така че следва да се обмисли използването и на вторични данни. За да

¹³ За целите на настоящия регламент като еталонна методика беше взета европейската версия на този стандарт (EN ISO 14083:2023)

се осигурят сравними и точни резултати от изчисленията на емисиите на парникови газове, използването на първични данни следва да бъде признато и да бъде приоритетно, а вторичните данни следва да се основават на достоверни оценки и научно доказани и надеждни бази данни и набори от данни. Вторичните данни могат да бъдат определени с помощта на стойности или модели по подразбиране.

Използването на стойности по подразбиране следва да доведе до точна и надеждна информация за емисиите на парникови газове от конкретна транспортна услуга. Следователно тези стойности следва да бъдат изведени по неутрален и обективен начин въз основа на надеждни източници. Стойностите по подразбиране са получени от литературата и други публикации и включват стойности на интензитета на емисиите на парникови газове и емисионните фактори на парникови газове (в зависимост от източника, наричани също емисионни фактори за енергията или горивата).

Стойностите по подразбиране на интензитета на емисиите на парникови газове свързват определени данни за транспортната ефективност (дейност) с емисиите на парникови газове и се използват за генериране на информация за емисиите на определена транспортна услуга. Следователно тези стойности следва да се основават на параметри, които много наподобяват тези на конкретна услуга. За да се осигурят сравними резултати от изчисленията на емисиите, следва да се създаде основна база данни на ЕС за тези стойности. С оглед на тяхната голяма секторна, национална и регионална специфика обаче, други относими бази данни и набори от данни, управлявани от трети страни, също следва да бъдат разрешени, при условие че преминат специална проверка на качеството на равнището на ЕС.

Емисионните фактори на парникови газове свързват количеството енергия, използвано при извършване на операция, с емисиите на парникови газове от източника на гориво до потребителя. Тези фактори са необходими входни данни при изчисляването на интензитета на емисиите на парникови газове от източника на гориво до потребителя за дадена транспортна услуга. Определянето на емисионните фактори на парникови газове въз основа на единна методика и надеждни източници води до приемливи нива на променливост. Поради това следва да се разработи централна база данни на ЕС за емисионните фактори на парникови газове, като се вземат надлежно предвид съответните регулаторни инициативи на Съюза и други надеждни източници, включително преразгледаната Директива за енергията от възобновяеми източници (REDII)¹⁴ (след като бъде приета) и специална тема на програмата „Хоризонт Европа“¹⁵.

Неутрален и компетентен орган на ЕС следва да разработи и да поддържа бази данни на ЕС със стойности на интензитета на емисиите на парникови газове по подразбиране и на емисионните фактори на парникови газове. Този орган следва също така да извършва технически проверки на качеството на външни бази данни и набори от данни на трети страни. Европейската агенция по околна среда (ЕАОС) се смята за най-подходящия орган за предоставяне на необходимата помощ за правилното прилагане на тази част от регламента. Когато е целесъобразно, работата на Агенцията може да се основава на приноса и помощта на други секторни органи на ЕС, като например

¹⁴ Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета; COM(2021) 557 final

¹⁵ [Финансиране и обществени поръчки \(europea.eu\)](https://europea.eu)

Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ), на която ще бъде възложено прилагането на екологичния етикет за полетите в контекста на инициативата ReFuelEU — сектор „Авиация“¹⁶.

Моделираните данни съчетават първични данни с определени параметри, свързани с емисиите на парникови газове, за конкретна транспортна операция или операция в транспортен възел. Тези параметри следва да бъдат представителни, точни и стриктно основани на изискванията на еталонната методика. Това ще даде възможно най-добрата картина на действителните емисии на парникови газове от дадена транспортна услуга.

- Приложимост — определяне на правилния инструмент на политиката (от задължителен до доброволен) за ефективно прилагане на инициативата на пазара на Съюза.

При претегляне на ефективността на инструмента спрямо евентуалната административна тежест и разходите за транспортния сектор най-подходящ е подходът на задължителното участие. Той налага изискването за използване на общата рамка само когато даден субект, предоставящ или организиращ транспортна услуга, избере или е упълномощен по друг начин¹⁷ да изчислява и да оповестява данни за емисиите на парникови газове за тази услуга. Този подход е от особено значение за МСП, които представляват огромното мнозинство от дружествата в транспортния сектор и много често нямат достатъчно капацитет да измерват и изчисляват емисиите на парникови газове от своите транспортни дейности. Този подход обаче гарантира регулаторна предвидимост и еднакви условия на конкуренция при отчитане на емисиите на парникови газове за тези, които публикуват или споделят информация за емисиите. С течение на времето това следва да доведе до постепенен тласък на пазара към повишено използване на рамката от страна на транспортния сектор.

- Изходни данни за емисиите на парникови газове и прозрачност — определяне на подходящи количествени показатели за генериране и споделяне на данни за емисиите на парникови газове и определяне на общи правила за комуникация и прозрачност на резултатите от отчитането на емисиите.

Необходими са хармонизирани количествени показатели за изходните данни за емисиите, за да се гарантира съгласуваност на мерните единици при оповестяването на данни за емисиите на парникови газове от транспортните услуги между всички страни в транспортната верига и извън нея. Общите количествени показатели позволяват ясна комуникация откъм доставчиците на данни и точно разбиране от страна на получателите на данни. Това е жизненоважно за точното сравняване на данните за емисиите на парникови газове на пазара и за подпомагане на избора на ползвателите на транспорт. Освен това субектите, които изчисляват и оповестяват данни за емисиите на парникови газове, следва да установяват и поддържат доказателства за извършените изчисления. Тези доказателства следва да бъдат предоставени при поискване от компетентен орган или друга трета страна въз основа на отделни, индивидуални договорености, като произтичащите от специфични правни изисквания или договорни клаузи между предприятия. Тези разпоредби имат за цел главно да се гарантира доверието в надеждността и точността на оповестените данни.

¹⁶ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт; COM(2021) 561 final

¹⁷ Например чрез друго законодателство на ЕС или национално законодателство, или чрез договорни отношения.

- Подкрепа за прилагане — осигуряване на хармонизирано прилагане на настоящата инициатива в различни транспортни сегменти.

С подкрепата за прилагането се гарантира, че правилата на регламента ще се тълкуват и прилагат по един и същи начин от органи, които работят в различни сегменти на транспортната верига в целия ЕС. Тази подкрепа включва по-специално общи насоки, изясняващи и разясняващи определени части от инициативата на различните заинтересовани страни. Това ще им помогне да прилагат правилата в обичайните си стопански практики. Това може да включва насоки относно изискванията за данни, управление и споделяне на данни, процеси за изчисляване на емисиите и проверка на съответствието. Комисията си запазва изключителното право да изготви тези общи насоки въз основа на своята оценка на нуждите на транспортния сектор и добавената стойност, която тези насоки биха донесли на пазара.

- Съответствие — осигуряване на обща, пропорционална и надеждна система за проверка на данните за емисиите на парникови газове от транспортни услуги и за основните процеси на изчисляване.

Система за проверка на данните за емисиите на парникови газове и основните процеси на изчисляване е друга необходимост, която беше застъпена силно по време на консултациите със заинтересованите страни. Оценката на въздействието потвърди тази необходимост и показва, че една правилно проектирана система за проверка може значително да увеличи доверието на транспортния сектор в данните за емисиите на парникови газове и да подобри използването на отчитането на емисиите на парникови газове като цяло. Изискванията, свързани с процесите на проверка, често водят обаче до допълнителни разходи и административна тежест за сектора. Следователно трябва да се обърне внимание на това да не се създава допълнителна бюрокрация, която би попречила на продуктивното използване на общата рамка за отчитане на емисиите на парникови газове в по-широки стопански практики. Поради тази причина с настоящото предложение се изисква от големите субекти само да проверяват съответствието си с правилата, установени в настоящия регламент, като същевременно се позволява на МСП да използват проверката доброволно.

- Допълнителни мерки — разработване и използване на технически инструменти за изчисляване

Наличието на технически инструменти за изчисляване (като интернет приложения, модели и софтуер) е полезен инструмент за улесняване на използването на общата методика за отчитане на емисиите в транспортния сектор. Външните търговски и нетърговски инструменти за изчисляване, предлагани за по-широко използване на пазара, могат ефективно да подкрепят целта на тази инициатива. Те осигуряват подходящи функции за автоматично изчисляване на емисиите и достатъчно гъвкавост за бързи корекции на формулите и данните за изчисляване, при необходимост. Използването на тези инструменти обаче трябва да гарантира съответствие с изискванията, установени в настоящия регламент, особено по отношение на използването на общата еталонна методика, параметрите за моделиране и подходящия набор от стойности по подразбиране. Следователно използването на външни инструменти за изчисляване следва да бъде разрешено, при условие че те са официално сертифицирани.

- Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката

През 2020 г. делът на транспорта¹⁸ е бил 26 % г. от всички емисии на парникови газове в ЕС, като само автомобилният транспорт е представлявал около 20 % от общото количество¹⁹. Ето защо настоящата инициатива трябва да се разглежда в контекста на Европейския зелен пакт²⁰ и Европейския закон за климата²¹, в които са заложили стъпките към климатична неутралност до 2050 г.

Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност²², публикувана на 9 декември 2020 г., полага основата за начина, по който транспортната система на ЕС може да постигне тази промяна (включително 90 % намаление на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г.), и за осъществяването ѝ от интелигентна, конкурентоспособна, безопасна, достъпна и финансово приемлива транспортна система. Освен целенасочените действия за по-устойчиво развитие на отделните видове транспорт, в стратегията се посочват и стимули за избора на най-устойчивите транспортни варианти в рамките на и между различните видове транспорт. Стимулите могат да бъдат както от икономическо, така и от неикономическо естество, включително предоставяне на по-добра информация за ползвателите и повишена прозрачност относно показателите на транспортните услуги по отношение на парниковите газове. Ето защо в стратегията се предвиждат планове²³ да „се създаде европейска рамка за хармонизирано измерване на емисиите на парникови газове от транспорта и логистиката въз основа на световни стандарти, която след това би могла да се използва за предоставяне на предприятията и крайните ползватели на оценка на въглеродния отпечатък от техния избор и за увеличаване на търсенето от страна на крайните ползватели и потребителите на по-устойчиви решения за транспорт и мобилност, като същевременно се избягва заблуждаващата информация за екологосъобразност“. Следователно настоящият регламент е подходящ отговор на тази област на политиката

Вече има определени съображения на политиката относно отчитането на емисиите от транспортните услуги. В Бялата книга за транспорта от 2011 г.²⁴ Комисията представи визия за бъдещето на транспортната система на ЕС. В нея се определя политическа програма за справяне с бъдещите предизвикателства, по-специално поддържането и развитието на транспорта и значително намаляване на въглеродния отпечатък на транспортните и логистичните операции. Една от конкретните инициативи, предназначени да помогнат за постигането на тези цели, беше разработването на общи стандарти на ЕС за оценка на въглеродния отпечатък на пътническите и товарните

¹⁸ Включително международния въздушен и морски транспорт.

¹⁹ [Statistical pocketbook \(Статистически наръчник\), 2022 г. \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/statistical-pocketbook-2022)

²⁰ Съобщение на Европейската комисия до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите; Европейският зелен пакт; COM(2019) 640 final

²¹ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 („Европейски закон за климата“), (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1—17)

²² Съобщение на Европейската комисия до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите; Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето; COM(2020) 789 final

²³ Действие 33 от плана за действие, придружаващ стратегията за устойчива и интелигентна мобилност

²⁴ БЯЛА КНИГА Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите; COM(2011) 0144 окончателен.

транспортни услуги. Целта беше да се предостави инструмент на дружества, които желаят да осигурят по-малко вредни за околната среда услуги, и на пътници, които искат да пътуват по по-екологичен начин. Тези планове предизвикаха по-нататъшни действия в тази област на политиката, включително изследователския проект LEARN, споменат по-горе.

- Съгласуваност с други политики на Съюза

Като междусекторна инициатива за всички видове транспорт настоящият регламент създава взаимодействия и допълва други регулаторни действия на ЕС относно рамките за намаляване на емисиите, стандартите за горивата и емисиите, по-добра прозрачност за ползвателите и по-големи права на потребителите. Тези връзки с други политики се отнасят по-специално до използването на входни данни и методите за отчитане на емисиите, както и до изискванията за недвусмислено съобщаване за емисиите на парникови газове от транспортните услуги.

Съществуват значителни взаимовръзки с регулаторните действия по събиране на информация за емисиите и докладването за околната среда. Съгласно рамката на ЕС за мониторинг, докладване и проверка (МДП)²⁵ морските кораби с пълна товаровместимост над 5000, плаващи до и от пристанища на ЕС, трябва да следят, проверяват и докладват ежегодно своите емисии на CO₂ въз основа на изгаряните горива при извършване на дейността им²⁶. В областта на въздухоплаването европейската Система за търговия с емисии (СТЕ на ЕС)²⁷ изисква от авиокомпаниите да изчисляват емисиите на CO₂ на полет и да представят доклад за емисиите всяка година. Макар че МДП на ЕС и СТЕ на ЕС имат различни цели и не водят до отчитане на емисиите на парникови газове от специфични услуги, те могат да се разглеждат като допълващи настоящия регламент, особено по отношение на събирането на данните за действително изразходваното гориво.

Съгласуваността на входните данни за количествено определяне на емисиите на парникови газове се разглежда и като част от нововъзникващите инициативи на ЕС за навлизането на възобновяеми горива с ниски и нулеви въглеродни емисии. Тази инициатива включва задълбочено отразяване на пакета „Подготвени за цел 55“²⁸, с особено внимание към предложенията на Комисията за преразгледаната Директива за енергията от възобновяеми източници (RED II) и новата инициатива FuelEU — сектор „Морско пространство“²⁹. В преразгледаната RED II и FuelEU — сектор „Морско пространство“ по-специално ще са залегнали набори от стойности по подразбиране за емисионните фактори на парниковите газове (енергията). Това ще бъдат оценки на емисиите на парникови газове въз основа на количеството използвана енергия чрез

²⁵ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО ([ОБ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55—76](#))

²⁶ Данните, наблюдавани и докладвани съгласно Регламента за МДП на ЕС, са предназначени да бъдат използвани за други предстоящи инициативи, като евентуалното включване на морското корабоплаване в СТЕ на ЕС или в инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“.

²⁷ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета ([ОБ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46](#))

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/IP_21_3541

²⁹ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО; COM(2021) 562 final.

прилагане на подхода „от източника на гориво до потребителя“³⁰. Всички тези аспекти са от голямо значение за еднообразното прилагане на настоящата инициатива на пазара на Съюза. Това прилагане обаче ще бъде съобразено и с други законодателни рамки, като например стандартите за CO₂ за нови тежкотоварни превозни средства³¹ и лекотоварни превозни средства³², статистическите насоки на Евростат за икономическите сметки за околната среда³³, както и планирано действие на ЕС относно достъпа до генерираните в превозното средство данни³⁴. В това отношение евентуалните полезни взаимодействия могат да бъдат свързани например със събирането на данни за потреблението на горива и създаването на обща среда от стойности по подразбиране.

Информацията за емисиите на парникови газове, изчислени и събрани при прилагането на правилата, определени в настоящия регламент, може да се използва за отчитането на предприятията, например съгласно Директивата за отчитането на предприятията във връзка с устойчивостта (ДОПУ)³⁵ и съответните европейски стандарти за отчитане във връзка с устойчивостта (ЕСОУ), които се подготвят в момента³⁶. ДОПУ и настоящата инициатива са последователни в своя подход, тъй като и в двете се признават емисии в еквивалент на CO₂ от обхват 1 (преки емисии от собствена дейност), обхват 2 (непреки емисии от производството на закупена или придобита електроенергия, пара, топлина или студ, консумирани от отчитащото се дружество) и обхват 3 (непреки емисии, които възникват във веригата за създаване на стойност)³⁷. Тези рамки се различават по отношение на предмета и степента на прецизност (ДОПУ обхваща емисиите на цяло дружество, а настоящият регламент обхваща емисиите от транспортни услуги). Информацията, получена от настоящата инициатива, може да допринесе обаче за общите доклади за устойчивостта на дружествата, като по този начин ще се улесни прилагането на ДОПУ.

Инициативата ReFuelEU — сектор „Авиация“, друга инициатива в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“, включва разпоредби за специален екоетикет по отношение на полетите³⁸, за да се помогне на потребителите да направят информиран избор и да се

³⁰ Това е различно от настоящия подход, прилаган в МДП на АЕС, IMO DCS, CORSIA и СТЕ на ЕС, които се отнасят само до емисиите, свързани със задвижването на превозното средство („от резервоара до потребителя“).

³¹ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета ([ОБ L 198, 25.7.2019 г.](#))

³² Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (преработен текст) ([ОБ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13—53](#))

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Достъп-до-данни-функции-и-ресурси-на-превозните-средства_bg

³⁵ Директива (ЕС) 2022/2464 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 537/2014, Директива 2004/109/ЕО, Директива 2006/43/ЕО и Директива 2013/34/ЕС по отношение на отчитането на предприятията във връзка с устойчивостта ([ОБ L 322, 16.12.2022 г., стр. 15—80](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Европейски-стандарти-за-отчитане-във-връзка-с-устойчивостта-първи-набор_bg

³⁷ Определени в [Протокола за парниковите газове](#)

³⁸ Разработването на екологично етикетирание за въздухоплаването се основава на действие 35 от SSMS. Етикетът може да се състои от различни елементи, включително оценка на емисиите от полетите. Етикетът по ReFuel EU — сектор „Авиация“ ще е насочен само към емисиите от полети;

насърчи по-екологичното пътуване. Комисията ще гарантира, че разработването на схемата за маркирането на полетите е правилно координирано с изпълнението на тази инициатива, за да се осигури последователност и надеждност на всички генерирани данни за емисиите на парникови газове от транспорта.

Регламент (ЕС) 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози (eFTI)³⁹ се отнася до обмена на регулаторна информация в електронен формат относно превоза на стоки с автомобилен, железопътен и въздушен транспорт и по вътрешните водни пътища. Това ще даде възможност на операторите да докажат съответствие с много формалности за докладване на равнището на ЕС и на национално равнище, приложими за превоза на стоки. Очаква се чрез създаването на напълно децентрализирана, но хармонизирана и надеждна мрежа за споделяне на данни eFTI да подкрепя споделянето на данни за емисиите на парникови газове между различни органи и отделни ползватели, като по този начин подкрепя изпълнението на настоящата инициатива.

Освен това настоящият регламент има за цел допълването на плана за действие относно кръговата икономика⁴⁰ и конкретни инициативи, насочени към предоставяне на правилната информация на потребителите, в рамките на този план. По-специално той има потенциални връзки с инициативата „Продуктов отпечатък върху околната среда“ (ПООС)⁴¹ във връзка с методологичните изисквания за количествено определяне на емисиите. ПООС първоначално е разработена като част от инициативата за единен пазар за екологични продукти⁴². Тя предоставя общ междусекторен метод за измерване на екологичните показатели на дадена стока или услуга през целия ѝ жизнен цикъл. Общата рамка на ПООС обаче не се отнася конкретно за транспортните услуги и нейното прилагане за целите на сравнителния анализ на емисиите изисква изготвяне на подробни правила по категории⁴³.

Също така бяха установени полезни взаимодействия с: i) Директива 2005/29/ЕО относно нелоялни търговски практики от страна на търговци към потребители на вътрешния пазар, която се прилага за заблуждаващи твърдения за екологосъобразност; и ii) предложението за Директива относно предоставянето на повече права на потребителите за екологичния преход (за изменение на Директива 2005/29/ЕО), в което се определят редица специфични изисквания относно твърденията за екологосъобразност и се забраняват общи твърдения за екологосъобразност, които не

други етикети, насочени към въздухоплавателни средства или авиокомпании, може да бъдат разработени отделно на по-късен етап

³⁹ Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози ([ОБ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33](#))

⁴⁰ Съобщение на Европейската комисия до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите; Нов план за действие относно кръговата икономика За по-чиста и по-конкурентоспособна Европа; COM(2020) 98 final.

⁴¹ Препоръка (ЕС) 2021/2279 на Комисията от 15 декември 2021 г. относно използването на методите за определяне на отпечатъка върху околната среда за измерване и оповестяване на показатели за екологосъобразността на продукти и организации на база жизнения цикъл; ([ОБ L 471, 30.12.2021 г., стр. 1—396](#))

⁴² Съобщение на Комисията до Европейския парламент и Европейския съвет; Изграждане на единен пазар за екологични продукти Създаване на условия за по-добра информираност относно екологосъобразността на продуктите и организациите; COM(2013) 0196 final.

⁴³ Понастоящем правилата за категориите ПООС предстои да бъдат разработени за широка гама от продукти и услуги

се основават на признати и относими екологични показатели, свързани с твърдението⁴⁴. Тези полезни взаимодействия се отнасят преди всичко до необходимостта от по-добра и надеждна информация относно устойчивостта на услугите. Това включва защита на потребителите от фалшива или заблуждаваща информация, която може да създаде впечатлението, че дадена услуга е по-екологична, отколкото всъщност е. Тази инициатива би регулирала специфични аспекти на твърденията за екологосъобразност чрез осигуряване на хармонизирана общоприложима рамка. Това би гарантирало предоставянето на точни и сравними данни за емисиите на потребителите от органите, отчитащи емисиите от транспортните услуги.

Предложението за директива на Комисията относно обосноваването и съобщаването на изрични твърдения за екологосъобразност (Директива относно твърденията за екологосъобразност)⁴⁵ е предвидено като *lex specialis* към Директива 2005/29/ЕО. С Директивата относно твърденията за екологосъобразност се определят подробни изисквания за оценката, обосноваваща изрични твърдения за екологосъобразност, както и специфични правила относно схемите за екологично етикетирание, за да се повиши доверието в достоверността на твърденията за екологосъобразност и да се намали разпространението на екологични етикети. С настоящия регламент се установяват методически правила за обосноваване на изрични твърдения за екологосъобразност относно емисиите на парникови газове от източника на гориво до потребителя на транспортни услуги и по отношение на тези твърдения той има предимство пред правилата за обосноваване, съобщаване и проверка, определени в Директивата относно твърденията за екологосъобразност.

Въпреки че емисиите на замърсители не са в обхвата на инициативата, се очаква настоящият регламент да доведе до съпътстващи ползи под формата на намаляване на замърсяването от транспорта в съответствие с целите на Плана за действие на Комисията за нулево замърсяване⁴⁶.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за настоящото предложение е член 91, параграф 1 и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). В съответствие с член 4, параграф 2 от този Договор споделената компетентност между ЕС и държавите членки се прилага в областта на транспорта.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Измерение на проблема на равнището на ЕС

⁴⁴ Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на директиви 2005/29/ЕО и 2011/83/ЕС по отношение на предоставянето на повече права на потребителите в контекста на екологичния преход чрез по-добра защита срещу нелоялни практики и по-добро информиране; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно обосноваването и съобщаването на изрични твърдения за екологосъобразност (Директива относно твърденията за екологосъобразност); COM(2023) 166 final

⁴⁶ Съобщение на Европейската комисия до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите; Път към здравословна планета за всички, План за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“; COM(2021) 400 final.

Като предоставя хармонизирани правила за отчитане на емисиите на парникови газове на равнището на транспортните услуги, настоящата инициатива е от особено значение за трансграничните операции между държавите — членки на ЕС. Това равнище на хармонизация, свързано предимно с методологичния избор, входните данни и общите правила за проверка, не може да бъде ефективно постигнато чрез действия на отделните държави членки. Досега само Франция е създала специална хармонизирана методологична рамка, включително мерки за стимулиране на нейното използване⁴⁷. В случай че други държави членки я последват, това може да доведе обаче до много различни изисквания за изчисляване или оповестяване за организаторите и ползвателите на транспорт, с допълнителни разходи и административна тежест за отраслите, извършващи трансгранична дейност. Действията на национално равнище могат също така да намалят общата ефективност на отчитането на емисиите на парникови газове, тъй като данните за емисиите на парникови газове от транспортните услуги, извършвани в различни държави, не биха били сравними, което би довело до значителен риск от объркване за ползвателите, с което биха се създали различни или дори отрицателни стимули за субектите, предлагащи транспортни услуги на пазара.

Действия за добавена стойност на равнището на ЕС

Транспортният сектор на ЕС има силно трансгранично измерение, като играе важна роля за свободното движение на хора и стоки на вътрешния пазар на ЕС. Ефективните транспортни услуги са от ключово значение за задоволяване на търсенето от страна на ползвателите на транспорта, подпомагането на растежа на икономиката на ЕС и запазването на начина на живот на гражданите. Същевременно следва да се обърне внимание на предизвикателствата, свързани с въздействието на транспорта върху околната среда, което продължава да нараства главно поради увеличаването на товарния и пътническият превоз по европейската мрежа⁴⁸. Поради това настоящата инициатива е замислена като средство за улесняване на екологичния преход на транспортната общност. Чрез осигуряване на по-добра прозрачност за показателите на транспортните услуги ще се създадат стимули за по-устойчиви решения и иновации, като клиентите ще бъдат по-добре информирани при собствения си избор. Както е показано по-горе, всеки национален подход би бил изключително неефективен за постигането на тези цели и крие значителен риск от противоречиви изисквания и несъвместими методики и данни.

• Пропорционалност

Изборът относно съответните мерки на политиката и вариант на политиката, формиращи структурата на настоящата инициатива, бяха направени при надлежно отчитане на принципа на пропорционалност, което доведе до възможно най-балансиран подход. На първо място, в регламента се предвижда използването на съществуващия и широко признат стандарт ISO 14083:2023, в европейската му версия EN ISO 14083:2023, като еталонна методика за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги. Тази мярка получи значителна подкрепа от заинтересованите страни, участващи в различни консултативни дейности, поради което се очаква да доведе до много добра приемливост и приложимост на транспортния пазар. На второ място, инициативата предвижда децентрализирано прилагане на някои компоненти, като позволява по-специално при определени условия да се използват

⁴⁷ Френски кодекс на транспорта, вж. по-горе

⁴⁸ [Statistical pocketbook \(Статистически наръчник\), 2022 г. \(europa.eu\)](#)

външни бази данни и набори от данни за стойностите по подразбиране и емисионните фактори, както и инструменти за изчисляване на емисиите на парникови газове, управлявани от трети страни. На трето място, в нея се определят рационални изисквания за проверката на данните за емисиите на парникови газове и на процесите на изчисляване, с изключение на МСП, освен ако МСП желаят да бъдат подложени на проверка на доброволен принцип. И накрая, чрез включване на задължителното прилагане на хармонизираната рамка, с настоящото предложение се налагат изисквания само по отношение на субектите, които са взели решение или са упълномощени по друг начин да изчисляват и споделят данни за емисиите на парникови газове. Този аспект е важен за заинтересованите страни, и по-специално за МСП, които много често нямат капацитет да започнат ефективно да отчитат емисиите на парникови газове на равнище транспортни услуги в краткосрочен план и поради това очакват по-постепенен подход, съобразен със специфичната за тях ситуация, който да им позволи да приемат общата рамка с течение на времето.

- **Избор на инструмент**

При оценката на въздействието беше установено, че за постигане на целите на инициативата са необходими регулаторни мерки. Регламентът е най-подходящият инструмент за осигуряване на общо прилагане на предвидените мерки, като същевременно се намалява рискът от нарушаване на конкуренцията в рамките на единния пазар, който може да се порожи от различията в начина, по който държавите — членки на ЕС, транспонират изискванията в националното си право. Възприемането на хармонизиран подход следва да се основава на еднообразни правила, за да се даде възможност за сравнимост и достатъчно качество и ниво на детайлност на получените данни. Важно е да се избягва създаването на комбинация от различни мерки на национално или секторно равнище, какъвто би бил случаят, ако инициативата се прилага чрез междусекторна директива.

Предложението е от изключително технически характер и е вероятно да се налага редовно да се изменя, за да отразява техническото и правното развитие, по-специално по отношение на общата еталонна методика за изчисляване и правилата за входните данни, сертифицирането и проверката. Поради това са предвидени и редица делегирани и изпълнителни мерки. Те ще бъдат съсредоточени по-специално върху техническите спецификации за прилагане на функционалните изисквания.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Консултация със заинтересованите страни**

Комисията работи активно със заинтересованите страни и проведе обстойни консултации през целия процес на оценка на въздействието.

Мненията на заинтересованите страни започнаха да се събират в отговор на публикуването на поканата за предоставяне на данни (19 ноември — 17 декември 2021 г.). Бяха получени общо 64 отговора, които помогнаха да се прецизира подходът и да се установят по-добре пречките, които възпрепятстват хармонизираното отчитане на емисиите на ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ от транспортните услуги.

Като част от подготовката на предложението бяха извършени и други консултативни дейности, сред които:

- Открита обществена консултация, организирана от Комисията и проведена от 25 юли до 20 октомври 2022 г. Бяха получени общо 188 отговора, които

представяха становищата на различни групи заинтересовани страни. Отговорите са получени от дружества и предприятия (63), търговски асоциации (59), граждани на ЕС (26), публични органи (26), неправителствени организации (8), академични и изследователски институции (4), потребителски организации (3), профсъюзи (2), екологични организации (1) и други (10)⁴⁹;

- През юли 2022 г. бяха проведени проучвателни интервюта, организирани от консултанта, отговорен за проучването за подкрепа на оценката на въздействието, насочени към асоциация за превоз на пътници, асоциация на спедиторите, организация с нестопанска цел, ориентирана към околната среда, и програма за екологосъобразен транспорт;
- Целенасочена консултация със заинтересованите страни, организирана от консултанта, отговорен за проучването за подкрепа на оценката на въздействието, включително проучване и поредица от интервюта. Проучването се проведе от август до октомври 2022 г. и беше насочено към отделни дружества (12), транспортни асоциации (9), публични органи (4), асоциации на потребителите и пътниците (2), академична и научноизследователска общност (1) и други видове заинтересовани страни (4). Интервютата бяха насочени към представители на отделни заинтересовани страни (38), включително предприятия (22), търговски асоциации (7), потребителски организации (1), публични органи (1) и други видове заинтересовани страни (5);
- Семинар за заинтересованите страни, организиран съвместно от Комисията и консултанта, отговорен за проучването за подкрепа на оценката на въздействието, проведен на 27 октомври 2022 г. с 43 участници, представляващи 33 заинтересовани страни, от които предприятия, стопански организации, публични органи и отделни експерти.

Първо, следва да се отбележи, че концепцията и целите на инициативата са получили силна подкрепа във всички консултации. Заинтересованите страни като цяло признават, че е необходима хармонизирана рамка за измерване и изчисляване, тъй като отчитането на емисиите на парникови газове става все по-силно залегнало в по-широката политическа екосистема и в процесите на вземане на решения от ползвателите на транспортни услуги. Те са наясно, че с течение на времето съответната информация за емисиите на парникови газове ще бъде по-важна, за да запазят своята конкурентоспособност (или връзки с инвеститорите), и затова инвестират в системи за изчисляване на емисиите и ефективното им съобщаване. Освен това по-доброто измерване на емисиите се смята от мнозина за начин да се установяват и наблюдават конкретни цели за устойчивост, за да се намаляват емисиите и разходите.

Информацията, предоставена от заинтересованите страни, беше от ключово значение за Комисията, тъй като ѝ даде възможност да коригира структурата на определянето на проблема, да получи информация за изграждането на варианти на политиката и да улесни оценката на икономическото, социалното и екологичното въздействие, по-специално при определянето на това кой вариант е вероятно да доведе до максимално отношение ползи/разходи за обществото.

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_bg

Що се отнася до определянето на проблема, консултацията показва консенсус сред всички групи заинтересовани страни относно значимостта на конкретните проблеми, които бяха установени предварително в процеса на оценка на въздействието, т.е. *„ограничената съпоставимост на резултатите от отчитането на емисиите на парникови газове в транспорта и логистиката“* и *„ограниченото използване на отчитането на емисиите в обичайната стопанска практика“*. Предоставилите информация заинтересовани страни потвърдиха също така общата уместност на основните фактори за проблема, но посочиха необходимостта от коригиране на някои елементи, особено за да се подчертае важността на входните данни за изчисляване на емисиите на ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ и да се отразят по-добре проблемите, свързани с липсата на доверие в изходните данни за емисиите на парникови газове, оповестени на пазара, и нежеланието на участниците на пазара да споделят чувствителни работни данни. Съответно беше актуализирано дървото на проблемите.

Когато бяха попитани за възможни решения, заинтересованите страни предоставиха много ценна информация в подкрепа на разработването и оценяването на съответните мерки и варианти на политиките. Що се отнася до методологичната рамка, мнозинството от тях се застъпиха за използването на съществуващи или нововъзникващи подходи за отчитане на парниковите газове, и за предпочитане тези, в които се предлага глобален обхват за изчисляване на емисиите. Заинтересованите страни предложиха също така ЕС да насърчава използването на първични данни и да създаде обща система от стойности по подразбиране, в случай че първичните данни не са налични. Те също така изтъкнаха необходимостта от хармонизирани насоки за ефективно прилагане на рамката в специфични сегменти на транспортния сектор, за да се гарантира нейното еднообразно разбиране и използване в различни части на транспортната верига. Освен това в получената информация се отдаваше приоритет на необходимостта от специална система за проверка на данните за емисиите на парникови газове и процесите на изчисляване, въпреки че заинтересованите страни изразиха резерви относно свързаните с това административна тежест и разходи, особено за МСП. По отношение на приложимостта, макар че някои заинтересовани страни констатираха, че задължителното изискване би било най-ефективно за изравняване на условията на конкуренция на транспортния пазар, подходът на задължителното участие като цяло беше счетен за най-целесъобразен и ефикасен, особено поради непропорционалното въздействие на задължителния инструмент върху МСП — коментар, който беше направен по време на интервютата и семинара.

- **Събиране на експертен опит**

Беше проведено проучване от външен изпълнител в подкрепа на оценката на въздействието, залегнала в основата на предложението. Това проучване започна през март 2022 г. и приключи през февруари 2023 г. Проучването предостави ценна информация на Комисията, необходима по-специално при разработването на варианти на политиката, оценката на някои от очакваните видове въздействие и събирането на мнения на пряко засегнатите заинтересовани страни.

- **Оценка на въздействието**

Включените в настоящото предложение мерки на политиката са изготвени въз основа на резултатите от оценката на въздействието. Докладът за оценката на въздействието [SWD(2023)XXXXX] получи положително становище от Комитета за регулаторен контрол на Комисията [SEC(2023)XXX]. В становището си Съветът представи редица препоръки относно предоставените доказателства, които бяха надлежно разгледани. В

приложение 1 към доклада за оценка на въздействието е предоставено резюме на действията, предприети във връзка с препоръките.

В контекста на оценката на въздействието бяха разгледани шест варианта на политиката за постигане на набелязаните цели. Тези варианти са структурирани около седем области на политиката, които бяха обсъдени по-горе: „методика“; „входни данни и източници“; „приложимост“; „изходни данни за емисиите на парникови газове и прозрачност“; „подкрепа за изпълнение“; „съответствие“; „допълнителни мерки“.

Във вариантите на политиката се предвиждат алтернативни подходи за изготвянето на хармонизираната рамка, като те се различават по принцип по отношение на избора на еталонна методика, използването на входни данни, приложимата система за проверка на данните за емисиите на парникови газове и процесите на изчисляване, използването на инструменти за изчисляване на емисиите на парникови газове, както и начина, по който следва да се прилага регламентът. Следва да се отбележи, че някои елементи, свързани с входните данни, а именно препоръката за използване на първични данни, създаването на централна база данни на ЕС за емисионните фактори на парниковите газове и правилата за моделираните данни, са разгледани по един и същ начин в рамките на съответните алтернативни мерки на политиката и всички варианти на политиката.

Разгледаните варианти на политиката бяха следните:

- Във вариант на политиката 1 (ВП1) се предвиждаше най-висока степен на централизация и хармонизация за отчитане на емисиите на парникови газове от транспортни услуги и засилване на навлизането им на пазара чрез пълно задължително прилагане на настоящия регламент за всички субекти, които предоставят или организират транспортни услуги. ВП1 включваше цялостна еталонна методика, основана на стандарт ISO 14083, но с определени допълнителни методически елементи, повишаващи точността и сравнимостта на резултатите от изчисляването на емисиите на парникови газове, и установени изисквания за задължителната проверка на данните за емисиите на парникови газове и процесите на изчисляване за всички заинтересовани субекти. Той също така допускаше стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове при единственото условие, че те ще бъдат извлечени от централна база данни, създадена на равнището на ЕС. В крайна сметка с ВП1 бе предложен общ инструмент за изчисляване, който да бъде създаден от ЕС, за да се улесни изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортни услуги на пазара.
- Във вариант на политиката 2 (ВП2), в сравнение с ВП1, се допускаше еднакво висока степен на централизация по отношение на обработката на входните данни и използването на общия инструмент за изчисляване, но значително по-умерено внедряване на инициативата на пазара. По отношение на последното при този вариант бяха предложени изцяло доброволно прилагане на настоящия регламент от заинтересованите страни, доброволна проверка на данните за емисиите на парникови газове и процесите на изчисляване и по-благоприятна еталонна методика, установена в световно признатия стандарт ISO 14083.
- Във вариант на политиката 3 (ВП3) се включваха мерки, които позволяват полудоброволен и децентрализиран подход по отношение на отчитането на емисиите на парникови газове. По принцип при този вариант на политиката беше предложен подход на задължителното участие, като се налага изискването за използване на общата рамка само за субекти, които избират

(или са упълномощени по друг начин) да изчисляват и оповестяват данни за емисиите на парникови газове, свързани с транспортни услуги. По отношение на входните данни във ВПЗ беше предложена основна база данни на ЕС със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, но за разлика от ВП1 и ВП2, той допускаше използването на допълнителни национални, регионални или секторни набори от данни, при условие че се прилага специален процес за гарантиране на качеството. Освен това във ВПЗ проверката на спазването на общата рамка за отчитане на емисиите на парниковите газове се възлага само на субекти с определен размер, т.е. големи организации, и се разрешава използването на външни инструменти за изчисляване, предлагани на пазара от промишлеността и публичните органи, при условие че тези инструменти са сертифицирани като съответстващи на изискванията на инициативата. Що се отнася до методологичния подход, във ВПЗ е избрана цялостната методика, основана на стандарт ISO 14083 с допълнителни елементи, идентични с тези във ВП1.

- вариант на политиката 4 (ВП4) е същия като ВПЗ по отношение на състава на почти всички мерки на политиката, с изключение на методиката за изчисляване. Що се отнася до последното, във ВП4 беше включен глобалният стандарт ISO 14083, присъстващ също във ВП2 и ВП6.
- вариант на политиката 5 (ВП5) се различава от ВПЗ и ВП4 в два аспекта, а именно по избора на методика, представляваща правилата за проучване на отпечатъка върху околната среда на категория продукти (ППООСКП) за емисии на парникови газове от транспортни услуги, и напълно централизираната база данни със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, подобно на тази, използвана във ВП1 и ВП2.
- Във вариант на политиката 6 (ВП6) се предвиждаше почти идентичен набор от мерки на политиката като тези във ВП4, с едно единствено изключение: той налага задължително прилагане (като при ВП1) на регламента за всички субекти, участващи в предоставянето или организирането на транспортни услуги.

Две мерки на политиката, които се прилагат последователно във всички варианти на политиката, са: създаването на хармонизирани количествени показатели за данните за емисиите на парникови газове, заедно с общи правила за комуникация и прозрачност, както и предоставянето на хоризонтални насоки за прилагането на инициативата на транспортния пазар.

След оценката ВП4 беше определен като предпочитан вариант на политиката. Този вариант показва оптималния баланс между целите на инициативата и общите разходи за изпълнение, което води до най-доброто съотношение между разходите и ползите.

ВП4 ще доведе до намаляване на емисиите на парникови газове и други относими външни разходи, произтичащи от предоставянето на транспортни услуги на пазара на ЕС. Това намаление ще се дължи главно на поведенческите ефекти, стимулиращи по-широкото използване на по-устойчиви транспортни варианти и оптимизирани пътувания. Съответните икономии от външни разходи са оценени на 674 милиона евро за емисии на парникови газове, 163,5 милиона евро за замърсяване на въздуха и 645 милиона евро за аварии, в сравнение с базовия сценарий, изразени като нетна настояща стойност за периода 2025—2050 г. по цени от 2022 г. Тези икономии са отчетени по-специално чрез допускане на прехвърляне на дейност между различните видове транспорт и оптимизиране на пътуванията както за пътническия, така и за

товарния транспорт, в резултат на по-добри познания за ефективността на транспортните услуги и наличието на данни. Очаква се операторите и пътниците да реализират икономии от избегнатото използване на гориво в размер на 2,4 милиарда евро поради намаленото използване на видове транспорт с интензивна консумация на гориво/енергия. Предвижда се подобренията в съпоставимостта на данните за емисиите на парникови газове да доведат също така до повишена прозрачност, надеждност, положително въздействие върху репутацията и общественото реноме на организаторите и доставчиците на транспортни услуги, както и до по-високи нива на доверие между партньорите в транспортната верига.

Основните разходи, произтичащи от предложената намеса, се поемат от предприятията. Те включват разходи за корекции, свързани с използването (адаптиране или даване на ход) на нова методическа рамка за парникови газове и съответните дейности по проверка (1,5 милиарда евро), както и административни разходи, произтичащи от сертифицирането на инструментите за изчисляване и проверката на качеството на външни бази данни със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове (0,5 милиона евро). Бяха определени и административни разходи за националните органи по акредитация, които ще отговарят за акредитацията на органите за оценка на съответствието, извършващи дейностите по проверка и сертифициране (0,1 милиона евро). Освен това са взети предвид допълнителни разходи за корекция за националните статистически служби, особено за преминаване към уникален формат на изходните стойности на емисиите на парникови газове (0,1 милиона евро), и за Европейската агенция по околна среда, свързани със създаването и поддържането на базите данни на ЕС за входни данни, както и проверката на качеството на външните бази данни, които ще бъдат разрешени по инициативата (3,9 милиона евро).

Следователно предпочитаният вариант осигурява нетни ползи в размер на 2,4 милиарда евро за времевия хоризонт на инициативата.

Пригодност и опростяване на законодателството

Тъй като това предложение е ново, не са извършени оценки или проверки за пригодност.

- **Основни права**

Предложението е в съответствие с Хартата на основните права на Европейския съюз

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението предвижда увеличаване на нетните текущи разходи за бюджета на Съюза с 0,6 милиона евро за периода от 2025 г. до 2027 г. и допълнителни ресурси в размер на 6,3 милиона евро за периода от 2028 г. до 2050 г. Отражението на предложението върху бюджета е описано по-подробно в законодателната финансова обосновка, приложена за сведение към настоящото предложение.

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР представлява ориентировъчен преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще проследява изпълнението, резултатите и въздействията на тази инициатива чрез набор от механизми за мониторинг/оценяване. Напредъкът в

постигането на специфичните цели на предложението ще се измерва по-специално чрез събраните данни за броя на външните бази данни за стойностите по подразбиране, които са били подложени на проверка на качеството, броя на субектите, които са били подложени на проверка, броя на органите за оценяване на съответствието, акредитирани съгласно настоящия регламент, броя на сертифицираните инструменти за изчисляване, както и броя на субектите, които отчитат емисиите на парникови газове от транспортните услуги. Исканията за информация (включително доклади, проучвания и разследвания) ще бъдат внимателно балансирани, за да не се поставя допълнителна тежест върху заинтересованите страни.

Пет години след пълното прилагане на регламента Комисията ще направи оценка на правилата, за да провери дали целите на инициативата са постигнати.

- **Подробно разяснение на специалните разпоредби на предложението**

В член 1 се описва предметът на предлагания регламент.

В член 2 е изложен обхватът на настоящия регламент.

В член 3 се формулират няколко определения.

В член 4 се установява методът за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги.

В член 5 се определят правилата за използване на първични и вторични данни за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортни услуги.

В член 6 се създава основна база данни на ЕС за стойности по подразбиране.

В член 7 се установяват правила за използване на бази данни и набори от данни със стойности по подразбиране, управлявани от трети страни.

В член 8 се създава централна база данни на ЕС за стойностите по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове.

В член 9 се определят изискванията за изходните данни, произтичащи от изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортни услуги.

В член 10 се определят правила за съобщаването и прозрачността на резултатите от изчисляването на емисиите на парникови газове.

В член 11 се определят общи правила за сертифицирането на външни инструменти за изчисляване.

В член 12 се установява общо изискване за проверка на изходните данни.

В член 13 се определят правила относно дейностите и процеса на проверка.

В член 14 се определят изискванията към органите за оценяване на съответствието.

В член 15 се установяват процедури за акредитация на органите за оценяване на съответствието.

С член 16 се въвеждат условията за предоставяне на делегирани правомощия на Комисията съгласно настоящия регламент.

В член 17 се установява процедурата на комитета за упражняване от Комисията на правомощието да приема актове за изпълнение.

С член 18 се изисква от Комисията да извърши оценка на настоящия регламент.

Член 19 съдържа разпоредби, свързани с датата на влизане в сила и съответно с прилагането на настоящия регламент.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги**

(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 91, параграф 1 и член 100, параграф 2 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 комитет⁵⁰,като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵¹,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- 1) Подкрепата на усилията за по-добра устойчивост и ефективност на транспортната система на Съюза е предпоставка за поддържане на стабилен път към неутралност по отношение на климата до 2050 г., като в същото време надлежно се отчита необходимостта от запазване на непрекъснатия растеж и конкурентоспособността на европейската промишленост.
- 2) Отчитането на емисиите на парникови газове се използва в различни икономически сектори — включително транспорта — за генериране на данни за емисиите на парникови газове от специфични дейности на предприятия и физически лица. По-добрата информация за показателите на транспортните услуги е мощен инструмент за създаване на правилни стимули за по-устойчив избор на ползвателите на транспорта и за повлияване на стопанските решения на организаторите и операторите на транспорта. Надеждните и сравними данни за емисиите на парникови газове са основното изискване за създаване на тези стимули, като по този начин се стимулира промяна в поведението както сред потребителите, така и сред предприятията, за да се допринесе за постигане на целите на Европейския зелен пакт⁵² за транспорта и на Европейското законодателство в областта на климата.

⁵⁰ [ОВ С , , стр.]⁵¹ [ОВ С , , стр.]⁵² Съобщение на Европейската комисия до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите; Европейският зелен пакт; COM(2019) 640 final

- 3) Въпреки нарастващия интерес на заинтересованите страни в областта на транспорта общото използване на отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги все още е ограничено. В повечето случаи ползвателите не получават точна информация за показателите на транспортните услуги, а организаторите и операторите на транспортни услуги не изчисляват и не оповестяват своите емисии. Непропорционално ограничено използване на отчитането на емисиите на парникови газове се наблюдава по-специално сред малките и средните предприятия (МСП), които представляват по-голямата част от предприятията, предлагащи транспортни услуги на пазара на ЕС.
- 4) През 2011 г. Европейската комисия прие Бялата книга за транспорта⁵³, в която се представя визия за бъдещето на транспортната система на ЕС и се определя политическа програма за справяне с бъдещите предизвикателства пред транспорта, по-специално необходимостта от поддържане и развитие на мобилността и значително намаляване на въглеродния отпечатък от транспортни и логистичните операции.
- 5) Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност от декември 2020 г.⁵⁴ се отнася до стимулите за избор на най-устойчивите варианти за транспорт, в рамките на и между различните видове транспорт. Тези стимули включват създаването на европейска рамка за хармонизирано измерване на емисиите на парникови газове от транспорта и логистиката въз основа на световно признати стандарти, която след това би могла да се използва за предоставяне на предприятията и крайните ползватели на оценка на въглеродния отпечатък от техния избор и за увеличаване на търсенето от страна на крайните ползватели и потребителите на по-устойчиви решения за транспорт и мобилност, като същевременно се избягват заблуждаващи твърдения за екологосъобразност.
- 6) Поради това е целесъобразно да се установят хармонизирани правила за отчитане на емисиите на парникови газове от услугите по превоз на товари и пътници, за да се получат сравними данни за емисиите на парникови газове от транспортните услуги и да се избегне заблуждаваща информация за техните показатели, произтичаща от възможността за избор между различни методи за изчисляване на емисиите и входните данни. Тези правила следва да гарантират равни условия на конкуренция между различните видове транспорт, транспортните сегменти и националните транспортни мрежи на Съюза. Те следва да спомогнат също така да се създадат стимули за промяна на поведението сред предприятията и клиентите за намаляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги чрез приемане и използване на сравними и надеждни данни за емисиите на парникови газове.
- 7) С настоящия регламент следва да се предостави базова рамка за други мерки за намаляване на емисиите, които могат да бъдат предприети допълнително от публичните органи и промишлеността, включително при включването на клаузи за прозрачност на парниковите газове в транспортните договори, при предоставянето на информация на пътниците или клиентите относно емисиите на парникови газове при пътуване или

⁵³ БЯЛА КНИГА Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите; COM(2011) 0144 окончателен.

⁵⁴ Съобщение на Европейската комисия до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите; Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето; COM(2020) 789 final

доставка или при определянето на свързани с климата критерии за процедури за екологосъобразни обществени поръчки.

- 8) Въпреки ползите, произтичащи от повишената прозрачност за показателите на транспортните услуги, задължителното прилагане на настоящия регламент за всички субекти, предлагащи транспортни услуги на пазара на Съюза, би било непропорционално и би довело до прекомерни разходи и тежест. Поради това настоящият регламент следва да се прилага само за субекти, които решават или са обвързани от други съответни законови и законодателни режими да изчисляват и оповестяват информацията относно емисиите на парникови газове от услуги за превоз на товари или пътници, които започват или завършват на територията на Съюза. Следователно това включва услугите, чиито начални или крайни точки се намират в трета държава.
- 9) Настоящият регламент не следва да се прилага по отношение на посредниците в предоставянето на данни, като например тези, които предлагат мултимодални услуги за цифрова мобилност, когато те не изчисляват пряко информацията за емисиите на парникови газове от транспортните услуги, а оповестяват само информацията за тези емисии, предоставена от съответен субект или друго съответно юридическо или физическо лице. Въпреки това посредниците на данни следва да бъдат обвързани от съответните правила, свързани със съобщаването и прозрачността на оповестените данни за емисиите на парникови газове, за да се гарантира съпоставимост на тези данни на пазара.
- 10) Настоящият регламент не следва да се прилага, когато изчисляването и оповестяването на емисиите на парникови газове се извършва в обобщена форма. Това включва ситуации, в които задължителното оповестяване на свързана с околната среда информация за отчитането във връзка с устойчивостта и създаването на сметки за околната среда за статистически цели произтичат от други правила на Съюза, като например тези, определени в Директивата за отчитането на предприятията във връзка с устойчивостта⁵⁵ и в Регламента за европейските икономически сметки за околната среда⁵⁶. Обратно, информацията, получена въз основа на настоящия регламент, може да допринесе за разработването на консолидирани доклади за емисиите, изисквани съгласно друго приложимо право на Съюза, при условие че съответните методики и събраните данни са съвместими в достатъчна степен.
- 11) Подходящият метод за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги е един от ключовите аспекти на хармонизираната рамка на Съюза, определена с настоящия регламент. Методът следва да гарантира, че изчисленията на емисиите, извършени в цялата транспортна верига, осигуряват сравними и точни данни за емисиите на парникови газове, като се следва единен набор от методически стъпки. Той следва също така да отчита адекватно нуждите на транспортния пазар, за да се избегнат ненужна сложност, прекомерна тежест и разходи, и да бъде приет от заинтересованите страни.

⁵⁵ Директива (ЕС) 2022/2464 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 537/2014, Директива 2004/109/ЕО, Директива 2006/43/ЕО и Директива 2013/34/ЕС по отношение на отчитането на предприятията във връзка с устойчивостта ([ОБ L 322, 16.12.2022 г., стр. 15—80](#))

⁵⁶ Регламент (ЕС) № 691/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2011 г. относно европейските икономически сметки за околната среда ([ОБ L 192, 22.7.2011 г., стр. 1—16](#))

- 12) Стандарт EN ISO 14083:2023, публикуван от Европейския комитет по стандартизация⁵⁷ през април 2023 г. и транспониращ стандарт ISO 14083:2023, беше избран за еталонна методика за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги съгласно настоящия регламент. Анализът показва, че стандарт ISO 14083:2023 се оказва най-подходящият и пропорционален за постигане на целите на настоящия регламент. Количественото определяне на емисиите се извършва въз основа на принципа „от източника на гориво до потребителя“, което включва емисиите на парникови газове, произтичащи от осигуряването на енергия и използването на превозни средства по време на транспортни операции и операции в транспортен възел.
- 13) С цел да се избегнат несъответствия при изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортните услуги на пазара, особено в контекста на международните транспортни вериги, следва да се обърне внимание да няма отклонение от първоначалните методически решения по стандарт EN ISO 14083:2023. Въпреки това от време на време е целесъобразно да се оценява необходимостта от евентуална корекция на EN ISO 14083:2023 от гледна точка на политиките на Съюза, както и с оглед на бъдещи изменения на този стандарт, които могат да бъдат извършени от Европейския комитет по стандартизация или друг компетентен орган. В случай че тези оценки показват риск от това определена част от стандарта да създаде ненужни дисбаланси при изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортните услуги в определени пазарни сегменти или да доведе до несъответствия между този стандарт и целите на настоящия регламент или на друго приложимо право на Съюза, Комисията, в сътрудничество с държавите членки, може да разгледа възможността да поиска от Европейския комитет по стандартизация да преразгледа стандарта в тази връзка или да вземе решение за изключване на тази част от стандарта от приложното поле на настоящия регламент.
- 14) За да се избегне разпространението на неточна информация на пазара, може да възникне необходимост от разясняване на еталонната методика по отношение на параметрите и допусканията, свързани с емисиите на парникови газове, използвани за изчисляване на емисиите преди предоставянето на услуга. Същото се отнася и за други съответни технически параметри, свързани с разпределянето на емисиите или обобщаването на елементите на данните, в случай че използването на тези параметри не е изрично изяснено в методиката.
- 15) За изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги могат да се използват различни видове входни данни, включително първични и вторични данни. Използването на първични данни води до най-надеждни и точни резултати, ето защо следва да бъде приоритетно, за да се осигури постепенното използване на тези данни в процесите на изчисляване на емисиите на парникови газове. Първичните данни обаче може да са недостъпни или непосилно скъпи за някои заинтересовани страни, особено за МСП. Поради това използването на вторични данни следва да бъде разрешено при ясни условия.
- 16) По отношение на вторичните данни, емисиите на парникови газове от дадена транспортна услуга могат да се изчисляват чрез използване на стойности по подразбиране или моделирани данни. Използването на стойности по подразбиране и моделирани данни следва обаче да осигурява точна и надеждна информация за емисиите на парникови газове от конкретна транспортна услуга, поради което тези стойности по

⁵⁷

<https://www.cencenelec.eu>

подразбиране следва да се определят и моделираните данни да се разработват по неутрален и обективен начин въз основа на надеждни източници и подходящи параметри.

- 17) Поради това следва да се създаде основна база данни на ЕС за стойностите по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, за да се подобри съпоставимостта на резултатите от емисиите на парникови газове, получени при прилагането на настоящия регламент. С оглед на тяхната голяма секторна, национална и регионална специфика обаче, други относими бази данни и набори от данни, управлявани от трети страни, също следва да бъдат разрешени, при условие че преминат специална проверка на качеството на равнището на Съюза.
- 18) При определянето на интензитета на емисиите на парникови газове от дадена транспортна услуга са необходими емисионните фактори на парниковите газове за транспортните енергоносители, за да се получат оценки на емисиите на парникови газове, които отразяват количеството използвана енергия от източника на гориво до потребителя. Поради това следва да се създаде централна база данни на ЕС за емисионните фактори на парниковите газове на енергоносителите, за да се гарантират съпоставимостта и качеството на входните данни.
- 19) Разработването и поддържането на бази данни на ЕС за стойностите по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове и за емисионните фактори на парникови газове, както и проверката на техническото качество на външните бази данни и набори от данни, управлявани от трети страни, следва да се извършват от неутрален и компетентен орган, който извършва дейност на равнището на Съюза. Като се има предвид нейната компетенция, Европейската агенция по околна среда е в най-добра позиция да предостави необходимата помощ за правилното прилагане на тази част от регламента. Когато е целесъобразно, тази задача може да разчита на принос от други секторни органи на ЕС и да бъде подкрепяна от тях в съответствие с отделно законодателство на Съюза.
- 20) Моделирани данни могат да се използват, ако се основават на модел, изготвен в съответствие с еталонната методика, и когато е приложимо, с други разпоредби относно използването на вторични данни и инструменти за изчисляване, определени в настоящия регламент.
- 21) Регламент (ЕС) 2015/757⁵⁸ и Директива 2003/87/ЕО⁵⁹ изискват събирането, изчисляването и годишното докладване на емисиите на CO₂ съответно от кораби и въздухоплавателни средства. Регламент (ЕС) 2015/757 и Директива 2003/87/ЕО в известна степен могат да допълват разпоредбите, установени в настоящия регламент, по-специално по отношение на получаването на данни за изразходваното гориво като входни данни за количественото определяне на емисиите от транспортните услуги. Входни данни за генерирането на емисии на парникови газове от транспортните услуги могат да бъдат извлечени също

⁵⁸ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО ([ОБ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55—76](#))

⁵⁹ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета ([ОБ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46](#))

така от прилагането на други законодателни рамки, като например Регламент (ЕС) 2019/1242⁶⁰ и Регламент (ЕС) 2019/631⁶¹.

- 22) Целесъобразно е да се определят общи количествени показатели за изразяване на данните за емисиите на парникови газове, които са в основата на сравнимостта на тези данни и позволяват ефективно сравняване на различните транспортни услуги. Общите количествени показатели следва да дават възможност също така за изпращане на ясно съобщение от страна на доставчика на данни и точното им разбиране от страна на получателя на данни.
- 23) Всяка дезагрегирана информация за емисиите на парникови газове от транспортна услуга, която се оповестява на трета страна за търговски или регулаторни цели в съответствие с обхвата на настоящия регламент, следва задължително и на видно място да включва изходни данни, установени в съответствие със специфичните правила за изчисляване на емисиите на парникови газове, определени в настоящия регламент. Когато е целесъобразно, могат да се добавят допълнителни данни, които служат за цели, различни от тези, определени в настоящия регламент.
- 24) За да се докаже спазването на изискванията, определени в настоящия регламент, субектът, който изчислява и оповестява информация за емисиите на парникови газове от дадена транспортна услуга, следва да може да изготви доказателства в подкрепа на съответните изходни данни. Доказателствата следва да се изготвят в съответствие с правилата за докладване на ниво транспортна услуга, установени в стандарт EN ISO 14083:2023, и да са на разположение при поискване от компетентен орган, като например съд, или от друга трета страна, ако това се изисква съгласно отделни договорености, включително от гледна точка на отношенията между предприятия.
- 25) Освен ако се прилагат отделни договорености, посредникът на данни, който събира информация за емисиите на парникови газове от транспортна услуга от засегнат субект или от друго съответно юридическо или физическо лице и я оповестява на пазара, не следва да се смята за отговорен, ако тази информация нарушава някое от изискванията, свързани с изчисляването и проверката на емисиите на парникови газове от транспортните услуги и сертифицирането на инструментите за изчисляване, установени в настоящия регламент. Посредникът на данни обаче следва да положи усилия, за да предотврати оповестяването на неточна или неправилна информация, и следва да спазва правилата, свързани с изходните данни за емисиите на парникови газове, комуникацията и прозрачността. Освен това посредникът на данни следва да предостави източника на тази информация, за да се даде възможност за установяване на самоличността на съответния доставчик на информация.
- 26) Външни инструменти за изчисляване, които се предоставят на пазара за по-широка търговска и нетърговска употреба, могат да улеснят отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги, като по този начин подкрепят използването

⁶⁰ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета ([ОБ L 198, 25.7.2019 г.](#))

⁶¹ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (преработен текст) (текст от значение за ЕИП.) ([ОБ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13—53](#))

му от по-широки групи заинтересовани страни. Използването на тези инструменти следва да бъде сертифицирано, за да се гарантира, че те отговарят на изискванията на настоящия регламент, по-специално по отношение на използването на общата еталонна методика и на подходящ набор от входни данни.

- 27) Правилно разработената система за проверка на съответствието на изходните данни за емисиите на парникови газове, оповестени на пазара, и основните процеси за изчисляване съгласно изискванията, определени в настоящия регламент, следва значително да увеличат доверието в надеждността и точността на тези данни. Субектите, които успешно са преминали през оценката на съответствието, следва да имат право да получат доказателство за съответствие, което да бъде общопризнато в целия Съюз. Когато са включени първични данни, това следва да се отбележи в доказателството за съответствие, по-специално за да се стимулира събирането и използването на първични данни от всеки субект, за който се отнасят правилата, установени в настоящия регламент.
- 28) Административната тежест, свързана с проверката, може да бъде непропорционална за по-малките дружества и поради това следва да се избягва. За тази цел МСП следва да бъдат освободени от изискванията, свързани с проверката, освен ако тези предприятия желаят да получат съответно доказателство за съответствие. Освен това големите предприятия следва да вземат предвид принципа на пропорционалност, когато обмислят да поискат проверка на съответствието от партньори по веригата за създаване на стойност, по-специално от МСП.
- 29) В случай че проверката на информацията относно данните за емисиите на парникови газове от транспортните услуги е организирана в съответствие със специфични правила, определени в друго законодателство на Съюза, включително регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт, прилагани от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз, тези правила се третират по еквивалентен начин, при условие че оценката на проверката е установена в съответствие с изискванията на настоящия регламент.
- 30) За да се осигури ефективното функциониране на настоящия регламент, 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 оценката и изключването на някои елементи от еталонната методика; да подава искания до Европейския комитет по стандартизация, да установява правила за извършване на проверка на техническото качество на външни бази данни със стойности по подразбиране, да адаптира количествените показатели за изходни данни за емисиите на парникови газове и да създава допълнителни методи и критерии за акредитация на органи за оценяване на съответствието. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁶². 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

⁶²

Междунституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество ([OB L 123, 12.5.2016 г., стр. 1](#))

експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

- 31) За да се осигурят еднообразни условия за прилагане на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на сертифицирането на инструментите за изчисляване и проверката на данните за емисиите на парникови газове. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁶³.
- 32) Сравнимостта на данните за емисиите на парникови газове от транспортните услуги и по-доброто използване на отчитането на емисиите на парникови газове в стопанската практика не са цели, които могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, без риск от въвеждане на бюрокрация на вътрешния пазар и с допълнителни разходи и административни тежест за отраслите. По-скоро тези цели могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза поради мрежовите ефекти на съвместната дейност на държавите членки. Следователно Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз.
- 33) В съответствие с принципа на пропорционалност е необходимо и целесъобразно за постигането на основната цел за стимулиране на промяна в поведението на предприятията и клиентите за намаляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги чрез възприемането и използването на сравними и надеждни данни за емисиите на парникови газове да се определят правила за отчитане на емисиите на парникови газове от транспортните услуги. Настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на поставените цели съгласно разпоредбите на член 5, параграф 4 от Договора за Европейския съюз,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА 1

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

В настоящия регламент се установяват правила за отчитането на емисиите на парникови газове от транспортни услуги, които започват или завършват на територията на Съюза.

⁶³ 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 по отношение на всеки субект, предоставящ или организиращ услуги за товарен и пътнически превоз в Съюза, който изчислява емисии на парникови газове от транспортна услуга, започваща или завършваща на територията на Съюза, и оповестява дезагрегирана информация за тези емисии на трета страна за търговски или регулаторни цели.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „парников газ“ означава естествена или антропогенна газообразна съставка на атмосферата, която поглъща и излъчва лъчения с определени дължини на вълната в спектъра на инфрачервеното излъчване от земната повърхност, от атмосферата и от облаците;
- 2) „емисия на парникови газове“ означава изпускане на парников газ в атмосферата, изразено като маса на еквивалента на въглероден диоксид;
- 3) „еквивалент на въглероден диоксид (CO₂e)“ означава единица за сравняване на радиационния баланс за парниковия газ с този за въглеродния диоксид
- 4) „отчитане на емисиите на парникови газове“ означава действията, извършвани за количествено определяне чрез измервания и изчисления на емисиите на парникови газове, използвани за докладването им;
- 5) „транспортна услуга“ означава превозване на товари или пътници от начална до крайна точка; тя може да включва един или множество елементи на транспортната верига, изискващи транспортна(и) операция(и) и/или операция(и) в транспортен възел;
- 6) „транспортна операция“ означава експлоатация на превозно средство с цел превоз на пътници и/или товари;
- 7) „операция в транспортен възел“ означава операция с цел прехвърляне на товари или пътници през транспортен възел;
- 8) „превозно средство“ означава средство за превоз на пътници и/или товари във всички видове транспорт;
- 9) „транспортна верига“ означава поредица от транспортни елементи, свързани с товар или (група) пътник(ци), които, взети заедно, съставляват движението му от начална до крайна точка;
- 10) „елемент на транспортна верига“ означава участък от транспортна верига, в рамките на който товарът или (група) пътник(ци) се превозват от едно превозно средство или преминават транзитно през един транспортен възел;
- 11) „оповестяване на информация за емисиите на парникови газове от транспортна услуга“ означава съобщаването на дезагрегирана информация за емисиите на парникови газове, свързани с конкретна транспортна услуга, от засегнато лице или от посредник на данни

на трета страна в контекста на предоставянето, съобщаването или предлагането на пазара на тази услуга, преди или след предоставянето на транспортната услуга.

- 12) „съответен субект“ означава субект, който изчислява емисиите на парникови газове от транспортна услуга, която започва или завършва на територията на Съюза, и оповестява информация за тези емисии на трета страна за търговски или регулаторни цели;
- 13) „посредник на данни“ означава юридическо или физическо лице, което събира и оповестява информация за емисиите на парникови газове от транспортна услуга въз основа на отделни правни споразумения, договорни споразумения или други съответни договорености;
- 14) „дейност, свързана с парникови газове“ означава дейност, която води до емисия на парникови газове;
- 15) „данни за дейност, свързана с парникови газове“ означава количествена мярка за дейност, свързана с парникови газове;
- 16) „интензитет на емисиите на парникови газове“ означава коефициент, съотнасящ определени данни за дейността, свързана с парникови газове, с емисиите на парникови газове;
- 17) коефициент „емисионен фактор на парникови газове“, съотнасящ дейността, свързана с парникови газове, с емисиите на парникови газове;
- 18) „емисии на парникови газове от източника на гориво до потребителя“ означава емисии, представляващи въздействието на парниковите газове, произтичащи както от използването на превозното средство, така и от осигуряването на енергия за превозното средство;
- 19) „емисии от резервоара до потребителя“ означава емисии, свързани със задвижването на превозното средство от използването на енергия; подгрупа на „емисии от източника на гориво до потребителя“;
- 20) „енергоносител“ означава вещество или явление, което може да се използва за извършване на механична работа или за производство на топлина или за извършване на химически или физически процеси;
- 21) „първични данни“ означава количествена стойност на процес или дейност, получена от пряко измерване или от изчисление, основаващо се на преки измервания;
- 22) „вторични данни“ означава моделирани данни или стойности по подразбиране, които не отговарят на изискванията за първични данни, включително данни от бази данни и публикувана литература, стойностите по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове от национални инвентаризации, изчислени данни, оценки или други представителни данни и данни, получени чрез заместващи процеси или оценки;
- 23) „стойност по подразбиране“ означава стойност на вторични данни, извлечена от публикуван източник, която се приема като стойност по подразбиране в случай на липса на първични или моделирани данни;
- 24) „моделирани данни“ означава данни, установени чрез използване на модел, който взема предвид първични данни и/или параметри, свързани с емисиите на парникови газове на транспортна операция или операция в транспортен възел, включително чрез използване на модел, предоставен чрез инструмент за изчисляване;

- 25) „изходни данни“ означава дезагрегирани данни за емисиите на парникови газове от транспортна услуга, установени с помощта на еталонната методика, и входни данни, определени с настоящия регламент;
- 26) „количествени показатели“ означава мярка за количествена оценка;
- 27) „доказателство, потвърждаващо информация относно емисиите на парникови газове от транспортна услуга“ означава изготвянето при поискване на доклад относно транспортна услуга, както е посочено в EN ISO 14083:2023;
- 28) „инструмент за изчисляване“ означава приложение, модел или програмно осигуряване, позволяващо автоматично изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортна услуга;
- 29) „външен инструмент за изчисляване“ означава инструмент за изчисляване, който се предоставя на пазара от трета страна за по-широка търговска или нетърговска употреба;
- 30) „орган за оценяване на съответствието“ означава орган за оценяване на съответствието съгласно определението в член 2, точка 13 от Регламент (ЕО) № 765/2008⁶⁴.

ГЛАВА II

МЕТОДИКА

Член 4

Метод за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги

- 1. Емисиите на парникови газове от транспортните услуги се изчисляват въз основа на методиката, определена в стандарт EN ISO 14083:2023, в неговата актуална версия, и правилата, посочени в глава III от настоящия регламент.
- 2. Комисията оценява необходимостта от корекция на всяка част от стандарта, посочен в параграф 1, не по-късно от 36 месеца след датата на прилагане на настоящия регламент.
- 3. Комисията може да започне проверка за съответствие, за да оцени всяко изменение на стандарта, посочен в параграф 1. Проверката за съответствие е по инициатива на Комисията, която, когато е целесъобразно, може да действа по искане на държава членка.
- 4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 за изключване от обхвата на настоящия регламент на изменение, посочено в параграф 3, и на част, посочена в параграф 2, ако въз основа на нейната оценка това изменение или част създава очевиден риск от несъвместимост с целите на настоящия регламент и с други приложими правила на Съюза.
- 5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 с цел да поиска от Европейския комитет по стандартизация да преразгледа

⁶⁴

Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 ([ОБ L 218, 13.8.2008 г.](#))

стандарта, посочен в параграф 1, включително въз основа на резултата от оценката, посочена в параграф 2, и проверката за съответствие, посочена в параграф 3.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент с цел изясняване на еталонната методика, посочена в параграф 1, за да се гарантира еднообразното ѝ прилагане на пазара по отношение на подхода за определяне на подходящи параметри, свързани с емисиите, за изчисляване на емисиите на парникови газове преди предоставянето на услуга, и когато е приложимо, на други технически параметри, свързани с разпределението на емисии или агрегирането на елементи от данни, които не са изрично обяснени в посочената методика.

ГЛАВА III

ВХОДНИ ДАННИ И ИЗТОЧНИЦИ

Член 5

Използване на първични и вторични данни

1. Субектите, посочени в член 2, отдават приоритет на използването на първични данни за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортна услуга.
2. Използването на вторични данни за изчисляване на емисиите на парникови газове от транспортна услуга се разрешава при следните условия:
 - а) стойностите по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове са получени от:
 - (i) основната база данни на ЕС за стойностите по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, посочени в член 6, параграф 1;
 - (ii) базите данни и наборите от данни със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, управлявани от трети страни, в съответствие с член 7;
 - б) стойностите по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове за транспортните енергоносители са извлечени от централната база данни на ЕС за стойностите по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове, посочени в член 8;
 - в) моделираните данни се позовават на модел, създаден в съответствие с метода, посочен в член 4, и правилата, посочени в член 5, параграф 2, буква б) и член 11, когато е целесъобразно.

Член 6

Основна база данни на ЕС със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове

1. Комисията, с помощта на Европейската агенция по околна среда, създава основна база данни на ЕС за стойностите по подразбиране на интензитета на емисиите, посочени в член 5, параграф 2, буква а), подточка i).
2. Комисията осигурява поддържането, актуализирането и непрекъснатото надграждане на базата данни, посочена в параграф 1, като взема предвид развитието на най-съвременните технологии в транспортния сектор и новите методически подходи за изчисляване на емисиите на парникови газове.
3. Достъпът до базата данни, посочена в параграф 1, за справка или използване на стойностите по подразбиране на интензитета на емисиите, е публичен и безплатен.

Член 7

Бази данни и набори от данни със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, управлявани от трети страни

1. Разработчикът на база данни или набор от данни, посочени в член 5, параграф 2, буква а), подточка ii), подава заявление до Комисията за техническа проверка на качеството на стойностите по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, включени в тази база данни или набор от данни. Комисията, с помощта на Европейската агенция по околна среда, извършва техническа проверка на качеството в съответствие с изискванията, определени в членове 4—8 от настоящия регламент.
2. За целите на използването на вторични данни в съответствие с член 5, параграф 2, буква а), подточка ii) се използват само бази данни и набори от данни със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите, които са положително оценени при тази техническа проверка на качеството, посочена в параграф 1.
3. Техническата проверка на качеството се извършва най-късно след 24 месеца от датата на прилагане на настоящия регламент. Документът за положителна оценка от тази проверка на качеството е валиден за срок от две години.
4. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с член 17 за допълване на настоящия регламент чрез установяване на правила и условия за извършване на техническата проверка на качеството, посочена в параграф 1.

Член 8

Централна база данни на ЕС със стойности по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове

1. Комисията, с помощта на Европейската агенция по околна среда, създава централна база данни на ЕС за стойностите по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове, посочени в член 5, параграф 2, буква б).

2. Комисията, с помощта на Европейската агенция по околна среда, осигурява поддържането, актуализирането и непрекъснатото надграждане на базата данни, посочена в параграф 1, като взема предвид развитието на най-съвременните технологии в транспортния сектор и новите методически подходи за изчисляване на емисиите на парникови газове.
3. Достъпът до базата данни, посочена в параграф 1, за справка или използване на стойностите по подразбиране на емисионните фактори на парниковите газове за транспортните енергоносители е публичен и безплатен.

ГЛАВА IV

ИЗХОДНИ ДАННИ И ПРОЗРАЧНОСТ

Член 9

Създаване на изходни данни за емисиите на парникови газове от транспортна услуга

1. Изходните данни се създават с помощта на еталонната методика и входните данни в съответствие с членове 4—8 от настоящия регламент.
2. Изходните данни могат да бъдат създадени с помощта на инструменти за изчисляване. Външните инструменти за изчисляване отговарят на изискванията, посочени в член 11.
3. Изходните данни се състоят най-малко от общата маса на еквивалента на въглероден диоксид (CO₂e) на транспортна услуга, а по отношение на даден вид транспортна услуга — от поне един от следните количествени показатели за данни:
 - а) маса CO₂e на тонкилометър или еквивалентни мерни единици, за товарен превоз;
 - б) маса CO₂e на тон или еквивалентни мерни единици, за пропускателна способност за товари в транспортен възел;
 - в) маса CO₂e на пътник-километър или еквивалентни мерни единици, за превоз на пътници;
 - г) маса CO₂e на пътник или еквивалентни мерни единици, за пропускателна способност за пътници в транспортен възел.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 за допълване на списъка с количествени показатели за изходни данни, посочен в параграф 3.

Член 10

Комуникация и прозрачност

1. Съответните субекти оповестяват изходните данни по ясен и недвусмислен начин. Когато съответните субекти оповестяват изходни данни, в съобщението, придружаващо това оповестяване, те включват следния текст: „Емисиите на парникови газове от източника на гориво до потребителя, изчислени в съответствие с Регламент [позоваване на настоящия регламент] на Европейския парламент и на Съвета“, поне на един от

официалните езици на ЕС, и когато е възможно, на официален език на държава членка, на чиято територия се извършва услугата.

2. Когато изходните данни се получават и оповестяват от посредник на данни въз основа на отделни договорености, се прилагат правилата, определени в параграф 1 и член 9, параграф 3. При оповестяването на изходни данни посредникът на данни включва позоваване на източника на тези данни.
3. Когато се използват първични данни по смисъла на член 5, параграф 1, съответните субекти имат право да съобщят този факт на всяка трета страна, ако използването на първични данни е проверено в съответствие с членове 12 и 13.
4. Съответните субекти трябва да са в състояние да представят доказателства, обосноваващи начина, по който са били съставени изходните данни. Тези доказателства се изготвят в съответствие с изискванията, определени в еталонната методика, посочена в член 4, параграф 1, и:
 - а) служат като основание за оценката на проверката в съответствие с членове 12 и 13;
 - б) предоставят се по искане на компетентен орган или на друга трета страна, доколкото се прилагат отделни правни или договорни споразумения;
 - в) когато проверката се извършва в съответствие с членове 12 и 13, тя включва позоваване на доказателството за съответствие, посочено в член 13, параграф 6, и на данните за контакт с органа за оценяване на съответствието, изготвил доказателството за съответствие;
 - г) когато изходните данни са установени чрез използване на външен инструмент за изчисляване, посочен в член 9, параграф 2, те включват позоваване на този инструмент за изчисляване.
5. Изходните данни и доказателствата, посочени в параграф 5, се изготвят по ясен и недвусмислен начин поне на един от официалните езици на Съюза. Когато е възможно, те се предоставят под формата на хипервръзка в интернет, код QR или техен еквивалент.
6. Личните данни се обработват в съответствие с Регламент (ЕС) № 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁶⁵.
7. Всеки получател на изходни данни и на доказателствата, посочени в параграф 5, предприема мерки, за да гарантира поверителността на съответните търговски данни, които се обработват и съобщават в съответствие с настоящия регламент, и гарантира, че тези данни могат да бъдат достъпни, обработвани и оповестявани само с разрешение.

⁶⁵ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните); ([ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1](#))

ГЛАВА V

ДОПЪЛВАЩИ МЕРКИ

Член 11

Сертифициране на инструменти за изчисляване

1. Външните инструменти за изчисляване, посочени в член 9, параграф 2, се сертифицират от орган за оценяване на съответствието, посочен в член 14.
2. Разработчикът на инструмент за изчисляване подава заявление до орган за оценяване на съответствието, който оценява съответствието на инструмента за изчисляване с изискванията, определени в членове 4—9. В случай на положителна оценка органът за оценяване на съответствието издава сертификат за съответствие на инструмента за изчисляване по настоящия регламент. При отрицателна оценка органът за оценяване на съответствието представя на заявителя основанията за отрицателната оценка.
3. Всеки орган за оценяване на съответствието поддържа актуален списък на инструментите за изчисляване, които е сертифицирал и чиито сертификати е отнел или временно преустановил. Той прави този списък публично достъпен на своя уебсайт и незабавно съобщава адреса на този уебсайт на Комисията.
4. Сертификатът е валиден за срок от две години.
5. Комисията публикува на своя официален уебсайт списък на всички инструменти за изчисляване, които са сертифицирани в съответствие с параграфи 1 и 2.
6. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с член 17 за определяне на правила за сертифицирането на инструменти за изчисляване, за съответния сертификат за съответствие, включително правила за подновяване, спиране и отнемане на сертификата.

ГЛАВА VI

ПРОВЕРКА НА ДАННИТЕ ЗА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ И ПРОЦЕСИ НА ИЗЧИСЛЯВАНЕ

Член 12

Обхват на проверката

1. Изходните данни, посочени в член 9, подлежат на проверка за съответствието им с изискванията, определени в членове 4—9 от настоящия регламент.
2. Изискванията за проверка, посочени в параграф 1, се прилагат за съответните субекти, посочени в член 2, с изключение на микро-, малките и средните предприятия, посочени в

Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията⁶⁶. Микро-, малките и средните предприятия могат да преминат проверка по свое желание.

Член 13

Дейности и процеси по проверката

1. Органът за оценяване на съответствието, посочен в член 14, проверява надеждността, достоверността, съответствието и точността на изходните данни, оповестени от съответния субект.
2. Проверката се извършва в съответствие с изискванията, определени в членове 4—9, и въз основа на доказателствата, посочени в член 10, параграф 5. Тази проверка се отнася до:
 - а) използваната методика на изчисляване;
 - б) източника на входните данни, използвани за изчислението;
 - в) точността на извършеното изчисление;
 - г) използваните количествени показатели.
3. Когато се използват външни инструменти за изчисляване, органът за оценяване на съответствието взема предвид съответния сертификат за съответствие, посочен в член 11.
4. Когато при оценката на проверката се установяват неправилни изчисления или неспазване на членове 4—9 от настоящия регламент, органът за оценяване на съответствието своевременно информира за това съответния субект. След това дружеството коригира изчислението или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи.
5. Съответното дружество предоставя на органа за оценяване на съответствието всякаква допълнителна информация, която му дава възможност да извършва процедурите по проверка. Органът за оценяване на съответствието може да извършва проверки по време на процеса на проверка, за да определи надеждността на данните и изчисленията.
6. След приключване на проверката органът за оценяване на съответствието изготвя, когато е целесъобразно, доказателство за съответствие, потвърждаващо, че изходните данни отговарят на съответните изисквания, определени в настоящия регламент.
7. Съответният орган за оценяване на съответствието изготвя и поддържа актуализиран списък на субектите, които са преминали проверката съгласно параграфи 1—6. До 31 март всяка година органът за оценяване на съответствието съобщава този списък на Комисията.
8. Когато в друго законодателство на Съюза са определени специфични правила относно оценката на проверката на изходните данни, тези правила се третират по еквивалентен начин, при условие че оценката на проверката на изходните данни е установена в съответствие с настоящия регламент.
9. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с член 17, с които се определят подробни правила за проверката на изходните данни и свързаните с тях доказателства за

⁶⁶ Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията от 6 май 2003 г. относно определението за микро-, малки и средни предприятия ([ОВ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36](#)).

съответствие. Тези правила включват разпоредби, свързани с доказателствата, посочени в член 10, параграф 5, и правата за комуникация, свързани с използването на първичните данни, посочени в член 10, параграф 4.

ГЛАВА VII

АКРЕДИТАЦИЯ

Член 14

Органи за оценяване на съответствието

1. Органите за оценяване на съответствието биват акредитирани да извършват дейности по проверка или сертифициране, посочени в членове 11, 12 и 13.
2. Органът за оценяване на съответствието е независим от субекта, кандидатстващ за дейностите по проверка или сертифициране, посочени в членове 11, 12 и 13.
3. Органът за оценяване на съответствието, неговото висше ръководство и служителите, отговарящи за изпълнението на задачите по проверката, не участват в никакви дейности, които могат да противоречат на изискването за независимост на тяхната преценка или за почтеност във връзка с дейностите им по проверката или сертифицирането.
4. Органът за оценяване на съответствието и неговият персонал осъществяват дейностите по проверка и сертифициране с най-висока степен на почтено професионално поведение и необходимата техническа компетентност и са напълно освободени от всякакъв натиск и подбуди, най-вече финансови, които могат да повлияят на тяхната преценка или на резултатите от техните дейности по проверка, особено по отношение на лица или групи лица с интерес от резултатите от тези дейности.
5. Органът за оценяване на съответствието притежава необходимата квалификация, оборудване и инфраструктура да извършва дейностите по проверка или сертифициране, за които е акредитиран.
6. Персоналът на органа за оценяване на съответствието спазва служебна тайна по отношение на цялата информация, получена при изпълнение на своите задачи за проверка и сертифициране.
7. Когато органът за оценяване на съответствието възлага конкретни задачи, свързани с проверката или сертифицирането, или ползва услугите на дъщерно дружество, той носи пълна отговорност за задачите, изпълнявани от подизпълнителите или дъщерните дружества, независимо от това къде са установени те, включително чрез оценяване и наблюдаване на квалификацията на подизпълнителя или дъщерното дружество и на извършената от тях работа.

Член 15

Процедури по акредитация

1. Органите за оценяване на съответствието, посочени в член 14, параграф 1, се акредитират от национален орган за акредитация съгласно глава II от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета.
2. Всяка държава членка определя орган, който поддържа актуализиран списък на акредитираните органи за оценяване на съответствието. Тези определени национални органи правят този списък обществено достояние на официален правителствен уебсайт.
3. До 31 март всяка година националният орган по акредитация уведомява Комисията за списъка на акредитираните органи за оценяване на съответствието, заедно с цялата необходима информация за контакт.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16 с цел допълване на настоящия регламент чрез определяне на допълнителни методи и критерии за акредитиране на органите за оценяване на съответствието.

ГЛАВА VIII

ДЕЛЕГИРАНИ И ИЗПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОМОЩИЯ

Член 16

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 4, член 4, параграф 5, член 9, параграф 4 и член 15, параграф 4, се предоставя на Комисията за неопределен срок от време, считано от [СП: Моля, въведете дата: датата на влизане в сила на настоящия регламент].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 4, член 4, параграф 5, член 9, параграф 4 и член 15, параграф 4, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощието. 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 Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 4, член 4, параграф 5, член 9, параграф 4 и член 15, параграф 4, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито

Съветът не са представили възражения в срок от [два месеца] от нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно този акт или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 17

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

ГЛАВА IX

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 18

Доклад и преразглеждане

Комисията извършва оценка на настоящия регламент с оглед на преследваните от него цели и представя доклад относно основните констатации на Европейския парламент и на Съвета до [СП: моля, въведете дата: 5 години след като започне прилагането на регламента].

Член 19

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.
2. Той се прилага от [СП: Моля, въведете дата: 42 месеца след влизането в сила на настоящия регламент].
3. Член 4, параграф 4, член 4, параграф 5 и член 4, параграф 6, член 7, параграф 4, член 9, параграф 4, член 11, параграф 6, член 13, параграф 9 и член 15, параграф 4 обаче се прилагат от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

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

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

Съдържание

1.	РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА.....	3
1.1.	Наименование на предложението/инициативата.....	3
1.2.	Съответни области на политиката.....	3
1.3.	Предложението/инициативата е във връзка с:	3
1.4.	Цели.....	3
1.4.1.	Общи цели.....	3
1.4.2.	Специфични цели.....	3
1.4.3.	Очаквани резултати и отражение	3
1.4.4.	Показатели за изпълнението	4
1.5.	Мотиви за предложението/инициативата	4
1.5.1.	Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата	4
1.5.2.	Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.	5
1.5.3.	Изводи от подобен опит в миналото	6
1.5.4.	Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти	7
1.5.5.	Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства.....	7
1.6.	Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата	8
1.7.	Планирани методи на изпълнение на бюджета.....	8
2.	МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ	9
2.1.	Правила за мониторинг и докладване.....	9
2.2.	Системи за управление и контрол	9
2.2.1.	Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол	9
2.2.2.	Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им.....	10
2.2.3.	Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване).....	10

2.3.	Мерки за предотвратяване на измами и нередности	10
3.	ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА.....	12
3.1.	Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове.....	12
3.2.	Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити	13
3.2.1.	Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи	13
3.2.2.	Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи ...	16
3.2.3.	Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи	18
3.2.4.	Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка	20
3.2.5.	Финансови вноски от трети страни	20
3.3.	Очаквано отражение върху приходите	21

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги

1.2. Съответни области на политиката

Мобилност и транспорт

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

☒ **ново действие**

☐ **ново действие след пилотен проект/подготвително действие**⁶⁷

☐ **продължаване на съществуващо действие**

☐ **сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие**

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общата цел на настоящия регламент е да се стимулира промяна в поведението на предприятията и клиентите за намаляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги чрез възприемането и използването на сравними и надеждни данни за емисиите на парникови газове. Настоящата инициатива ще допринесе за постигането на ЦУР 13 („Предприемане на спешни действия за борба с изменението на климата и неговите последици“), ЦУР 7 („Гарантиране на достъп до финансово достъпна, надеждна, устойчива и съвременна енергия за всички“) и ЦУР 12 („Осигуряване на устойчиви модели на потребление и производство“).

1.4.2. Специфични цели

Специфичните цели на регламента са, както следва:

Осигуряване на сравнимостта на резултатите от отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги;

Улесняване на възприемането на отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги в стопанската практика.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

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

Очаква се предложението да подобри сравнимостта на данните за емисиите на парникови газове, споделяни в транспортната верига. Това ще бъде резултат от използването на обща еталонна методика, точни входни данни и недвусмислено и ясно съобщаване.

⁶⁷

Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

Очаква се също така с предложението да се увеличи използването на отчитането на емисиите на парникови газове от стопанските субекти и други съответни субекти за намаляване на емисиите на парникови газове от транспортните услуги.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Посочете показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Ефективността на предложения регламент по отношение на специфична цел 1 ще бъде определена въз основа на показатели, свързани със сравнимостта на данните за парниковите газове от транспортните услуги:

брой външни бази данни със стойности по подразбиране, подложени на проверка на качеството,

брой субекти, преминали проверка на данни и процеси.

Ефективността на предложения регламент по отношение на специфична цел 2 ще бъде определена въз основа на показатели, свързани с използването на отчитането на парниковите газове от транспортните услуги:

брой дружества, отчитащи емисиите на парникови газове от транспортните услуги въз основа на настоящия регламент,

брой субекти, преминали сертифициране на технически инструменти за изчисляване,

използване на основни бази данни със стойности по подразбиране (достъп до уебсайтове и заявки),

брой субекти, използващи инструментите за сертифициране.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Инициативата ще осигури хармонизирана регулаторна рамка за отчитане на емисиите на парникови газове от транспортните услуги и специфични правила, стимулиращи използването ѝ в цялата верига на мултимодалния транспорт. Тя включва:

обща еталонна методика, предвидена в стандарт EN ISO 14083, която гарантира, че изчисляването на емисиите на парникови газове от транспортните услуги се извършва по стандартизиран начин в целия транспортен сектор;

хармонизиран подход за входни данни чрез стимулиране на използването на първични данни, позволяване на моделирани данни, повишаване на надеждността, достъпността и адекватността на стойностите по подразбиране (стойности по подразбиране за интензитет на емисиите и емисионни фактори на парникови газове) и смекчаване на различията между националните, регионалните и секторните масиви от данни;

подходящи количествени показатели за генериране и споделяне на данни за емисиите на парникови газове и определяне на общи правила за съобщаване и прозрачност на резултатите от отчитането на емисиите;

подкрепа за осъществяването на настоящата инициатива в различни транспортни сегменти;

обща, пропорционална и надеждна система за проверка на информацията за емисиите на парникови газове, генерирани от транспортните услуги, и за основните процеси на изчисляване;

правила, свързани с разработването и използването на технически инструменти за изчисляване на емисиите.

Всички тези разпоредби следва да бъдат напълно приложими 42 месеца след влизането в сила на настоящия регламент.

Настоящата законодателна финансова обосновка се отнася конкретно до разработването и управлението на обща среда на стойности по подразбиране като част от хармонизирания подход за входните данни. Тези задачи ще бъдат изпълнявани от Европейската агенция за околна среда (ЕАОС), подкрепена от програма „Хоризонт Европа“ (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Подробни правила, свързани с предоставянето на данни, ще бъдат установени в съответните делегирани актове и бъдещите споразумения с ЕАОС. Ролята на ЕАОС ще бъде следната:

Разработване и поддържане на основна база данни със стойности по подразбиране за интензитета на емисиите;

Създаване на база данни за емисионните фактори на парникови газове;

Проверка на качеството на бази данни с фактори (коефициенти) за интензитета на емисиите на трети страни.

- 1.5.2. *Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

Основания за действие на европейско равнище (ex-ante):

Като предоставя хармонизирани правила за отчитане на емисиите на парникови газове на равнището на транспортните услуги, настоящата инициатива е от особено значение за трансграничните операции между държавите — членки на ЕС. Това равнище на хармонизация, свързано предимно с избора на методика, входните данни и общите правила за проверка, не може да бъде ефективно постигнато чрез действия на отделните държави членки.

Очаквана генерирана добавена стойност от ЕС (ex-post):

Като цяло транспортният сектор на ЕС има силно трансгранично измерение, като играе важна роля за свободното движение на хора и стоки на вътрешния пазар на ЕС. Ефективните транспортни услуги са от ключово значение за задоволяване на търсенето от страна на ползвателите на транспорта, подпомагането на растежа на икономиката на ЕС и запазването на начина на живот на гражданите. Същевременно следва да се обърне внимание на предизвикателствата, свързани с въздействието на транспорта върху околната среда, което продължава да нараства главно поради увеличаването на товарния и пътническия превоз по европейската мрежа. Поради това настоящият

регламент е замислен като средство за улесняване на екологичния преход на транспортната общност. Инициативата ще допринесе за създаването на еднакви условия за отчитане на емисиите на парникови газове между всички сегменти и видове транспорт, както и в националните мрежи. Чрез осигуряването на по-добра прозрачност за показателите на транспортните услуги и подкрепата за използването на данни за емисии на парникови газове, когато се прави конкретен избор на транспорт, ще се създадат стимули за по-устойчиви решения и иновации, като клиентите ще бъдат по-добре информирани при собствения си избор. Всеки национален подход би бил изключително неефективен за постигането на тези цели и крие значителен риск от противоречиви изисквания и несъвместими методики и данни. Тези различни национални подходи биха увеличили разходите и биха създали ненужна тежест за предприятията, които извършват дейност между различни държави членки.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

CountEmissions EU е нова инициатива, основана на различни усилия както на Европейската комисия, така и на промишлеността за хармонизирана методическа рамка. Между 2011 г. и 2019 г. два последователни проекта, финансирани от ЕС, РП7 — въглероден отпечатък на товарния транспорт (COFRET), и Хоризонт 2020 — мрежата за отчитане и намаляване на емисиите в логистиката (LEARN), се занимаваха с изчисляването, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от транспортните услуги с цел разработване на световен метод. Тези усилия положиха началото на координирани действия за установяване на всеобхватен и индивидуален стандарт на равнището на Международната организация по стандартизация (ISO). Този нов стандарт, наричан ISO 14083, беше публикуван от ISO през март 2023 г. и транспониран от CEN в еквивалентен европейски стандарт EN ISO 14083:2023. Той се основава, наред с другото, на Европейския стандарт EN 16258:2012 и на Протокола за парниковите газове.

Специфични методики за отчитане на емисиите на парникови газове съществуват и в различните сегменти на транспортния сектор, особено в товарния транспорт. В много случаи те са част от по-широки програми за екологосъобразен транспорт или други инициативи, насърчаващи ефективни и нисковъглеродни транспортни дейности. Те включват например ръководената от отрасъла рамка на Съвета по глобалните емисии от логистиката (GLEC), публично-частната американска програма SmartWay и програмата за сътрудничество Topsector Logistics между холандското правителство и предприятията.

Освен това съществуват многобройни специфични методи и изисквания за отчитане на емисиите, които са разработени от самите отрасли или са въведени от публичните органи като част от специфични законодателни рамки. В морския транспорт например съществува Работна група за чисти товари — инициатива между предприятия за морски транспорт с контейнери. Освен това Международната морска организация (ММО) прие задължителна система за събиране на данни за мазута (DCS) за международното корабоплаване, изискваща от корабите да събират и докладват съответните данни в обща база данни. По отношение на въздухоплаването в разработената от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване

(CORSIA) се предвижда метод за изчисляване на емисиите на CO₂ на ниво полет. ИКАО и Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) са установили също така стандарти за сектора на въздухоплаването, в които се определя по-подробно как трябва да се отчитат емисиите на пътник и на тон товар.

На национално равнище Френският кодекс на транспорта изисква всички субекти, предлагащи транспортни услуги на пазара (товарни и пътнически превози, включително всички видове), да изчисляват емисиите на парникови газове за всяка услуга, започваща и/или завършваща във Франция, въз основа на специална методика. Френският кодекс на транспорта предвижда също така, че информацията за емисиите следва да се докладва на заинтересованите страни, което е единственото задължително изискване от този тип в ЕС.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти

Предложеният регламент е основен резултат от съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, в което се излага визията на ЕС за транспортната система на бъдещето. В стратегията се съобщава, че Комисията планира да създаде рамка на ЕС за хармонизирано измерване на емисиите от транспорта и логистиката (в рамките на водеща инициатива 5 — Определяне на цени на въглеродните емисии и осигуряване на по-добри стимули за ползвателите).

Регламентът ще създаде полезни взаимодействия с други правни актове от регулаторната рамка на ЕС, установяващи рамки за намаляване на емисиите, стандарти за горива и емисии, повишена прозрачност за ползвателите и по-големи права за потребителите. Тези взаимодействия се отнасят по принцип до използването на входни данни и методите за отчитане на емисиите, както и до изискванията за недвусмислено съобщаване за емисиите на парникови газове от транспортните услуги. Тези действия включват по-специално: Регламент (ЕС) 2015/757, Директива 2003/87/ЕО, COM(2021) 550 COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Регламент (ЕС) 2019/1242, Регламент (ЕС) 2019/631 и Директива 2005/29/ЕО.

Предложението е съвместимо с многогодишната финансова рамка. За да се изпълнят задачите, възложени на ЕАОС, ще е необходимо споразумение за финансови вноски, обхващащо първоначалния период на прилагане на регламента до 2027 г., и последващо дългосрочно разпределение на ресурси за поддържане и актуализиране на базите данни за стойностите по подразбиране, както и за организиране на проверка на качеството на трети страни доставчици на бази данни.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

По-голямата част от въздействието върху бюджета на това предложение се разглеждат в настоящата законодателна финансова обосновка. По отношение на разходите специфичното бюджетно въздействие на настоящата инициатива е ограничено до бюджетни кредити за човешки ресурси и необходимите разработки на информационни системи за подкрепа на създаването, поддържането и проверките на качеството на базите данни на трети страни. Това са нови задачи за ЕАОС, които постепенно ще станат постоянни, но

съществуващите задачи няма да бъдат намалени или частично прекратени. Необходимостта от допълнителни ресурси след периода на създаване, считано от 2028 г., ще бъде разгледана в контекста на предстоящата оценка на ресурсите на ЕАОС и ще бъде покрита от субсидията на ЕС за Агенцията (чрез компенсаторно намаляване, ако е целесъобразно, на планираните разходи по LIFE или други приложими бюджетни редове за финансиране на ЕАОС), без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

☐ **ограничен срок на действие**

- ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за плащания.
- ☒ неограничен срок на действие
- Осъществяване с начален период на дейност от 2025 г. до 2027 г.,
- последвано от пълномасщабни действия, когато задачите ще бъдат включени в новия мандат на ЕАОС.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета⁶⁸

☐ **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 на органите, определени от тях;
- ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- ☒ органите, посочени в членове 70 и 71 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;

⁶⁸

Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ органи или 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 „Забележки“.*

Забележки

Неприложимо

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Комисията ще отговаря като цяло за изпълнението на предложения регламент, както и за докладването на Европейския парламент и Съвета относно изпълнението и спазването.

ЕАОС ще докладва редовно за изпълнението на споразуменията за финансови вноски и свързаните с тях действия.

Изисква се събиране на данни от различни източници, включително от органите на държавите членки. Координацията на дейностите по събиране на данни се извършва от ЕАОС.

Комисията ще осъществява мониторинг на изпълнението и ефективността на настоящата инициатива чрез редица действия и набор от основни показатели, с които ще измерва напредъка към постигането на целите. Пет години след изтичането на крайната дата за изпълнение на законодателството службите на Комисията следва да извършат оценка, за да проверят до каква степен са постигнати целите на инициативата.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Комисията ще бъде подпомагана от ЕАОС при прилагането на разпоредбите на регламента, по-специално по отношение на разработването и поддържането на основна база данни за стойностите по подразбиране за интензитета на емисиите на парникови газове, създаването на база данни за емисионните фактори на парниковите газове и проверката на качеството на базите данни на трети страни. ЕАОС е в най-добра позиция да изпълнява тези задачи на равнището на ЕС, тъй като те изискват сериозен опит в управлението и хармонизирането на данни за околната среда, както и задълбочено разбиране на сложни технически въпроси, свързани с емисиите на парникови газове от транспортните услуги, което обосновава режима на непряко управление. ГД „Мобилност и транспорт“ ще наблюдава прилагането на регламента и неговите резултати чрез стратегиите си за контрол. ГД „Околна среда“, в контекста на своя надзор върху децентрализираните субекти, и ЕАОС ще прилагат своите съответни стратегии за контрол по отношение на тези разходи.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им*

Комисията ще носи обща отговорност за изпълнението на предложения регламент, както и за докладването пред Европейския парламент и Съвета относно изпълнението и спазването от страна на държавите членки, а ЕАОС ще отговаря за изпълнението на определените задачи и за прилагането на своята рамка за вътрешен контрол. От нея ще се изисква да разработва информационнотехнологични инструменти и модули, както и да осигурява проверки на качеството на базите данни на трети страни.

ЕАОС, автономен орган на ЕС, е отговорна за създаването на подходящи системи за контрол, за да гарантира спазването на 5-те цели на вътрешния контрол, а именно законосъобразност и редовност, изпълнение на своите операции, предотвратяване на измами, защита на активите и вярно и справедливо отчитане. Допълнителните ресурси, предоставени на разположение на ЕАОС, ще бъдат обхванати от системата на ЕАОС за вътрешен контрол и управление на риска, която отговаря на съответните международни стандарти и включва специфични мерки за контрол, насочени към предотвратяване на конфликти на интереси и гарантиране на защитата на лицата, сигнализиращи за нередности.

ГД „Околна среда“ ще прилага контрола, свързан с нейния надзор върху ЕАОС като децентрализирана агенция. Не са установени специфични рискове във връзка с изпълнението на допълнителния бюджет, който ще бъде предоставен на ЕАОС.

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Очаква се рискът от грешки при плащане и при приключване да остане под 2 %.

ЕАОС носи пълна отговорност за изпълнението на своя бюджет, а ГД „Околна среда“ отговаря за редовното плащане на вноските, определени от бюджетния орган. Не се очаква допълнителните задачи, произтичащи от предложения регламент, да доведат до специфични допълнителни проверки. Поради това разходите за осъществяване на контрол за ГД „Мобилност и транспорт“ (измерени спрямо стойността на управляваните средства) и ГД „Околна среда“ се очаква да останат стабилни.

2.3. **Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Освен контрола, произтичащ от изброените по-горе стратегии за контрол, действието подлежи на контрол от Службата за вътрешен одит, в качеството ѝ на вътрешен одитор на Комисията и на децентрализираните агенции, и от Европейската сметна палата, в качеството ѝ на външен одитор на институциите на ЕС.

Споразуменията за финансови вноски между Комисията и ЕАОС ще включват специфични разпоредби, за да се гарантира, че одиторите и ако е необходимо,

разследващите органи (Европейската прокуратура, OLAF) имат свободен достъп до необходимата информация. Те ще включват също така необходимите разпоредби, за да се гарантира, че Комисията е информирана своевременно за всеки въпрос, който може да възпрепятства изпълнението на действията.

Комисията поддържа солидна стратегия за борба с измамите (СКБИ), която в момента е в процес на преразглеждане. ГД „Мобилност и транспорт“/ГД „Околна среда“ допълват това с местни стратегии за борба с измамите, които обхващат дейностите, попадащи в съответните им компетенции.

ЕАОС, автономен орган на ЕС, е отговорна за поддържането на стратегия за борба с измамите и за гарантиране на защитата на интересите на ЕС

Предложеният регламент съдържа разпоредби, насочени специално към предотвратяването на измами и нередности. Органите за оценяване на съответствието, които отговарят за проверката, ще трябва да бъдат акредитирани от националните органи за акредитация. Проверката на данните за емисиите на парникови газове и процесите на изчисляване се основава на специфични правила за оценяване на съответствието, установени от ЕС чрез вторичното законодателство, и се извършва от проверяващ, акредитиран от националните органи по акредитация, назначени от държавите членки съгласно Регламент (ЕС) № 765/2008.

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 разход	Финансова вноска			
	Номер	Многогод./едногод. ⁶⁹	от държави от ЕАСТ ⁷⁰	от държави кандидатки и потенциални кандидати ⁷¹	от други трети държави	други целеви приходи
1	02 20 04 01	Многого д.	НЯМА	НЯМА	НЯМА	НЯМА

- Поискани нови бюджетни редове

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

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансова вноска			
	Номер	Многогод./едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки и потенциални кандидати	от други трети държави	други целеви приходи
	[XX.GG.GG.GG]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

⁶⁹ Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

⁷⁰ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁷¹ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидати от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ 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:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	1	Единен пазар, иновации и цифрова сфера
--	----------	--

ГД „Мобилност и транспорт“			Година 2025	Година 2026	Година 2027	ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи						
Бюджетен ред 02 20 04 01	Поети задължения	1a)	0,600			0,600
	Плащания	2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ⁷²						
Бюджетен ред		3)				
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Плащания	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

⁷² Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

Необходимостта от допълнителни ресурси за ЕАОС от 2028 г. до 2050 г., изчислени като 1 ЕПРВ (налични през целия посочен период) в размер на 6,3 милиона евро (покриващи разходи през посочения период), ще бъдат разгледани в контекста на текущата оценка на ресурсите на ЕАОС и ще бъдат покрити от субсидията на ЕС за Агенцията (чрез компенсаторно намаляване, ако е приложимо, на планираните разходи по LIFE или други приложими бюджетни редове за финансиране на ЕАОС), без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	4)	0,600				0,600
	Плащания	5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		6)					
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	0,600				0,600
	Плащания	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една оперативна функция, повторете частта по-горе:

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	4)								
	Плащания	5)								
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми (всички оперативни функции)		6)								
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—6 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	=4+6								
	Плащания	=5+6								

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение 5 към Решението на Комисията относно вътрешните правила за изпълнението на раздела за Комисията от общия бюджет на Европейския съюз), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

млн. евро (до 3-тия 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
ГД „Мобилност и транспорт“							
• Човешки ресурси							
• Други административни разходи							
ОБЩО ГД <....>	Бюджетни кредити						

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)								
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година 2025	Година 2026	Година 2027	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,600			0,600
	Плащания	0,200	0,200	0,200	0,600

Необходимостта от допълнителни ресурси за ЕАОС от 2028 г. до 2050 г., изчислени като 1 ЕПРВ (налични през целия посочен период) в размер на 6,3 милиона евро (покриващи разходи през целия посочен период), ще бъде разгледана в контекста на текущата оценка на ресурсите на ЕАОС и ще бъде покрита от субсидията на ЕС за Агенцията (чрез компенсаторно намаляване, ако е приложимо, на планираните разходи по LIFE или други приложими бюджетни редове за финансиране на ЕАОС), без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения, в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и результатите			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	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ⁷³	Среде н разхо д	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Бр.	Разхо ди	Общо бр.	Общо разходи
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 1 ⁷⁴ ...																		
- резултат																		
- резултат																		
- резултат																		
Междинен сбор за специфична цел № 1																		
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 2...																		
- резултат																		

⁷³ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани обмени на учащи се, брой километри изградени пътища и др.).
⁷⁴ Описана в точка 1.4.2. „Специфични цели...”

Междинен сбор за специфична цел № 2																
ОБЩО																

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

- ☒ 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. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁷⁵	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
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи								
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

Извън ФУНКЦИЯ 7⁷⁶ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

⁷⁵ Година N е годината, през която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

⁷⁶ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси.
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година 2025	Година 2026	Година 2027	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
• Должности по щатното разписание (должностни лица и срочно наети служители)							
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)							
20 01 02 03 (Делегации)							
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)							
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ) ⁷⁷							
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от „общия финансов пакет“)	0	0	0				
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- в централата						
	- в делегациите						
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)							
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО	0						

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Должностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

⁷⁷ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁷⁸ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Това действие се финансира от бюджетния ред за подкрепа на транспортната политика (02 20 04 01), който, наред с другото, подкрепя дейности за разработване и поддържане на общи информационнотехнологични инструменти и бази данни и събиране на необходимите данни за транспортния сектор. Необходимостта от допълнителни ресурси за ЕАОС от 2028 г. нататък (1 ЕПРВ) ще бъде разгледана в контекста на текущата оценка на ресурсите на ЕАОС, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

- ☐ налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- ☐ налага преразглеждане на МФР.

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

3.2.5. Финансови вноски от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁷⁹	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								

⁷⁹

Година N е годината, през която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху другите приходи
 - моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове ☐

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁸⁰						
			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 целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

⁸⁰

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднали 20 % за разходи по събирането.