



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
SWD(2017) 189 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

предложение за

Регламент на Европейския парламент и на Съвета

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

{COM(2017) 279 final}

{SWD(2017) 188 final}

Обобщение
Оценка на въздействието на предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга и докладването на емисиите на CO ₂ и разхода на гориво на нови тежки превозни средства
А. Необходимост от действия
Защо? Какъв е разглежданият проблем?
До този момент емисиите на въглероден диоксид (CO ₂) и разходът на гориво от нови тежки превозни средства, пускани на пазара на ЕС, не са подлежали на мониторинг и докладване. Този недостиг на информация води до: 1) пропуснати възможности за разработване на политики за намаляване на сметките за горива на превозвачите, които са основно МСП; 2) нарастваща конкуренция за производителите на превозни средства; 3) възникване на предизвикателства във връзка с парниковите газове (ПГ) с оглед на приноса на сектора на ТПС към целите на ЕС относно емисиите на ПГ.
Какво се очаква да бъде постигнато с настоящата инициатива?
Мониторингът и докладването на специфичния разход на гориво и емисиите на CO ₂ на ТПС ще спомогнат за преодоляването на неефективността на пазара, за повишаването на прозрачността и за преодоляването на недостига на информация, като предоставят надеждни и съпоставими данни. Това ще даде възможност за вземането на добре информирани решения за покупка и ще стимулира конкурентоспособността и разработването на рационални политики, като по този начин ще бъде насърчено използването на икономични по отношение на разхода на гориво превозни средства.
Каква е добавената стойност от предприемането на действия на равнището на ЕС?
Наличието на множество мониторингови схеми на национално равнище би довело до липса на съпоставимост и пълнота на данните. Това би предизвикало разпокъсаност и загуба на прозрачност на пазара на ЕС. Наличието на обща база данни би позволило мониторинговите данни да се предоставят за ползване от купувачите и създателите на политики на равнище ЕС и на национално равнище.
Б. Решения
Какви законодателни и незаконодателни варианти на политиката са разгледани? Има ли предпочитан вариант? Защо?
С влизането в сила на регламента за сертифицирането, емисиите на CO₂ и разходът на гориво на всички нови камиони ще трябва да бъдат изчислявани с помощта на инструмента за математическо моделиране VECTO. Бяха разгледани варианти за това дали и как да се осъществяват докладване и мониторинг на тези данни на равнище ЕС. Базовият сценарий е „без действия на равнището на ЕС“. Разгледаните законодателни варианти са: 1) докладване от националните органи; 2) докладване от производителите на ТПС и 3) смесено докладване от националните органи и от производителите. Предпочетен е вариант 3. Той е най-ефективният, особено като се има предвид, че чрез него се обезпечават цифров информационен поток и се осигуряват данни както на национално равнище, така и на равнище ЕС, като административните разходи при него са скромни.
Кой подкрепя различните варианти?
Варианти 1 и 3 си поделят подкрепата на професионалните организации, частните предприятия, организациите на гражданското общество и публичните органи. Вариант 3 се предпочита също от физическите лица и международните организации и се подкрепя от

повечето заинтересовани страни.

Вариант 2 се подкрепя основно от някои професионални организации.

В. Въздействие на предпочитания вариант

Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — от основните варианти)?

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

Очаква се да възникнат ползи по отношение на заетостта в средносрочен и дългосрочен план. Постепенното подобряване на енергийната ефективност на закупуваните превозни средства следва да доведе до намаляването на емисиите на CO₂. При други видове емисии се очакват благоприятни, макар и само незначителни намаления.

Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — за основните варианти)?

Единствените икономически разходи са административни. Очаква се те да бъдат незначителни — около 1 EUR на превозно средство.

Какви ще са последиците за предприятията, МСП и микропредприятията?

Повечето транспортни предприятия в ЕС са МСП, които разполагат само с няколко превозни средства. Очаква се те да спечелят от въвеждането на мониторинг. Повишаването на прозрачността относно характеристиките, свързани с разхода на гориво на ТПС, ще даде възможност да се вземат по-информирани решения и да се гарантират икономии на гориво.

Ще има ли значително отражение върху националните бюджети и администрации?

Независимо от административните разходи в размер на около 3500 EUR годишно, се очаква държавите членки да се възползват от наличието на мониторингови данни за ТПС при разработването на политики за насърчаване на намаляването на емисиите, например схеми за специфично данъчно облагане или за стимули, включително схеми за пътно таксуване и обществени поръчки.

Ще има ли други значителни въздействия?

Очаква се въздействието върху конкуренцията и в международен аспект да бъде положително в средносрочен/дългосрочен план.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

След период на прилагане от 5 години.