



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 19.12.2007
COM(2007) 856 окончателен

2007/0297 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили
като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂
от лекотоварните превозни средства**

(представено от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1) КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- Основания и цели на предложението

Вътрешният пазар обхваща зона без вътрешни граници, в която трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали.

Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата, която е одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета от 15 декември 1993 г. относно сключването на Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата¹, изисква всички страни да формулират и приложат национални и където е уместно регионални програми, съдържащи мерки за намаляване на климатичните промени. Във връзка с това, Комисията предложи през януари 2007 г., в контекста на международните преговори, ЕС да има за цел намаляване с 30 % на емисиите на парникови газове на развитите държави до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.) и да поеме твърд и независим ангажимент за постигане на намаляване на емисиите на парникови газове поне с 20 % до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.)². Тази цел бе подкрепена от Европейския парламент и от Съвета.

Едно от следствията от тези ангажименти е, че всички държави-членки трябва да намалят значително емисиите от леките пътнически автомобили. Леките автомобили са важна част от ежедневието на огромен брой европейци и автомобилната промишленост е значителен източник на трудова заетост и икономически растеж в много региони на ЕС. Използването на леки автомобили оказва значително влияние и върху климатичните промени. На пътническите автомобили се дължат около 12 % от общите емисии в ЕС на въглероден двуокис (CO₂), основният парников газ. Подобренията в технологиите на двигателите на превозните средства и по-специално в горивната ефективност, доведоха до увеличаване на последната с 12,4 % за периода от 1995 до 2004 г. Подобренията на горивната ефективност обаче бяха неутрализирани главно от увеличаване на търсенето на транспортни услуги и размера на превозните средства. Докато в ЕС като цяло емисиите на парникови газове (ЕПГ) са намалели с приблизително 5 % за периода 1990—2004 г. и емисиите в нетранспортните сектори също намаляват, емисиите на CO₂ в автомобилния транспорт са нараснали с 26 %. Въпреки значителните подобрения в технологиите на двигателите на превозните средства, по-специално в горивната ефективност, които означават и по-ниски емисии на CO₂, търсенето на транспортни услуги и размерът на превозните средства нарастват и напредъкът е твърде бавен като се има предвид целта на Общността за средни емисии от новия автомобилен парк от 120 g CO₂/km.

Целта на настоящото предложение е да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар за леки пътнически автомобили като се създадат хармонизирани правила за ограничаване на средните емисии на CO₂ от новия парк от леки автомобили в Общността до 130g CO₂/km до 2012 г. Без такава

¹ ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

² COM(2007) 2.

хармонизация съществува висок риск да се наруши вътрешния пазар поради стремежа на държавите-членки да предприемат едностранни действия за подобряване на горивната ефективност на леките пътнически автомобили и за намаляване на емисиите на CO₂. Предложението е част от цялостен подход и ще бъде допълнено от мерки за намаляване на емисиите с още 10g CO₂/km, за да се достигне целта на Общността за 120 g CO₂/km в съответствие със Съобщение COM(2007)19.

Приемането на цели на Общността за новите леки пътнически автомобили е необходимо, за да се избегне фрагментирането на вътрешния пазар в резултат на приемането на различни мерки на равнище държава-членка. Общностните цели дават на производителите повече сигурност при планирането и по-голяма гъвкавост при съобразяване с изискванията за намаляване на CO₂, отколкото отделните национални цели за намаляване на емисиите. При определяне на стандартите за емисиите е важно да се вземат предвид техните последици за конкурентоспособността на пазарите и производителите, стимулирането на иновациите и намаляването на потреблението на енергия. При въвеждането на подобни стандарти е важно на производителите на превозни средства да се осигури сигурност при планирането в Европа като цяло.

Целта на настоящия регламент е да се създадат стимули за автомобилния сектор за инвестиции в нови технологии. С регламента активно се насърчават екологичните иновации и се взема предвид бъдещото развитие на технологиите. По този начин се засилва конкурентоспособността на европейската промишленост и се създават повече качествени работни места.

- **Общ контекст**

Комисията е приела Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили през 1995 г. Стратегията се основава на три стълба: доброволно поемане на ангажменти от страна на автомобилната промишленост за намаляване на емисиите, подобряване на информацията за потребителите и насърчаване чрез фискални мерки на производството на ефективни по отношение на горивата леки автомобили. През 1998 г. Асоциацията на европейските автомобилни производители (ACEA) се ангажира да намали средните емисии от продадените нови леки автомобили до 140 g CO₂/km до 2008 г., а през 1999 г. Асоциациите на автомобилните производители в Япония (JAMA) и Корея (КАМА) поеха ангажимент да намалят средните емисии от продадените нови коли до 140 g CO₂/km до 2009 г.

На 7 февруари 2007 г. Комисията прие две паралелни съобщения: Съобщение относно резултатите от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили и Съобщение относно конкурентна регулаторна рамка за автомобилния сектор през 21-ви век CARS(21) (наричани по-долу „съобщенията“). В съобщенията се подчертава, че докато по отношение на целта 140g CO₂/km до 2008/9 г. е постигнат известен напредък, целта на Общността за средни емисии от новия парк от леки автомобили 120g CO₂/km няма да може да бъде достигната преди 2012 г. без допълнителни мерки. Поради това в съобщенията бе предложено възприемането на цялостен подход за достигане на целта на Общността и бе обявено, че Комисията ще предложи законодателна рамка за постигане на целта

на Общността като се акцентира върху задължителни намаления на емисиите на CO₂, за да се постигне целта от 130 g CO₂/km средно за новия парк от леки автомобили чрез подобрения в технологията на двигателите на автомобилите, и по-нататъшно намаление от 10 g CO₂/km, или неговия еквивалент, ако е технически необходимо, чрез други технологични подобрения и чрез увеличена употреба на биогорива.

В съобщенията бе подчертано, че със законодателната рамка за постигане на целите за средния нов автомобилен парк трябва да се гарантират неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели на мерките за намаляване на емисиите, съобразени с многообразието на европейската автомобилна промишленост, и да се избегне всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между производителите на автомобили. Законодателната рамка трябва да бъде съвместима с общата цел да се достигнат целите на ЕС от Киото.

През май 2007 г. Съветът по конкурентоспособността се обяви в подкрепа на „цялостен подход, в съответствие с предложението на Комисията, за намаляване на емисиите на CO₂ от моторни превозни средства“ и подчерта „че всички участници в процеса трябва да дадат своя принос за намаляване на вредните за климата емисии“ и че „с възможността да се въведе нова законодателна рамка, която е ефективна по отношение на разходите, се осигурява достъпна мобилност и се допринася за запазването на глобалната конкурентоспособност на автомобилната промишленост“. През юни 2007 г. Съветът по околна среда „прикани Европейската комисия да представи колкото е възможно по-скоро и преди края на 2007 г. законодателна рамка за намаляване на емисиите на CO₂ от леките автомобили (...)“.

Тези две формации на Съвета, както и Съветът по транспорт през юни 2007 г., приканиха Комисията „да конфигурира планираната рамка за достигане на целите за средни емисии на CO₂ от парка на новите леки автомобили, продавани в ЕС, въз основа на задълбочена оценка на въздействието по колкото е възможно по-неутрален за конкуренцията начин, който да е и социално справедлив и устойчив. Тя трябва да бъде оформена така, че да се гарантира интензифициране на усилията на всички производители да направят произведените от тях превозни средства като цяло по-щадящи околната среда по ефективен по отношение на разходите начин“.

В резолюцията си, приета на 24 октомври 2007 г., Европейският парламент приветства плана на Комисията да предложи законодателство и предложи считано от 2011 г. да бъдат прилагани задължителни цели за емисиите, за да се гарантира, че средният парк от нови леки автомобили ще достигне 125 g CO₂/km през 2015 г. единствено с технически подобрения на превозните средства. Парламентът препоръча целите за намаляване на емисиите да се определят чрез горна граница въз основа на отпечатъка (произведение на ширината на следата и колесната база на автомобила). Парламентът също така настоя втората стъпка да бъде предприета предвид достигането на по-дългосрочната цел: средно паркът от нови леки автомобили да достигне 95 g CO₂/km до 2020 г. и по възможност 70 g CO₂/km до 2025 г. при условие, че се получи потвърждение или се направи преглед от Комисията не по-късно от 2016 г.

Поведението на потребителите влияе върху общите емисии от леки пътнически

автомобили. На потребителите трябва да се предостави информация относно това дали новите леки пътнически автомобили са съобразени с целите за намаляване на емисиите. Комисията ще приеме предложение за изменение, с цел подобряване на резултатите от действието на Директива 1999/94/ЕО за свързаното с енергийната ефективност етикетирание. Данъчното облагане на леките автомобили е мощно средство за влияние върху решенията, които вземат потребителите при покупка. Диференцирани данъци за подкрепа на въвеждането на пазара на ефективни по отношение на горивата автомобили с ниски емисии на CO₂ може да ускори достигането на целта на Общността. Комисията направи предложение за Директива на Съвета относно данъчното облагане на леките пътнически автомобили (COM(2005)61), с която се дава такава възможност като се изисква данъците да бъдат диференцирани въз основа на емисиите на CO₂ от всеки автомобил като делът на данъчните приходи, свързани със CO₂, расте от двадесет и пет процента до петдесет процента.

При междинния преглед на Бялата книга за общата транспортна политика (COM(2006) 314) бяха препотвърдени целите за защита на околната среда и осигуряването на енергийната сигурност, откроявайки емисиите на CO₂ като едно от предизвикателствата.

- Съществуващи разпоредби в обхвата на предложението

Препоръка 1999/125/ЕО на Комисията относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили, която може да се намери на следния Интернет адрес: <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Препоръка 2000/303/ЕО на Комисията относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (КАМА), която може да се намери на следния Интернет адрес: <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/en.pdf>.

Препоръка 2000/304/ЕО на Комисията относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (ЈАМА), която може да се намери на следния Интернет адрес: <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.

Решение 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили, която може да се намери на следния Интернет адрес: http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_en.pdf.

- Съвместимост с другите политики и цели на Съюза

Предложението е в съответствие с трите стълба на Лисабонската стратегия, тъй като по-стриктните изисквания за емисиите на CO₂ и горивната ефективност би трябвало да насърчат развитието и прилагането на нови технологии за опазване на околната среда, които на свой ред могат да доведат до увеличаване на износа на технологии с висока добавена стойност и превозни средства за възникващите пазари, при които нефтът е оскъден и да стимулират увеличаването на работните места за висококвалифициран персонал в Европа.

Предложението също така има принос към Обновената стратегия за устойчиво развитие, приета от Европейския съвет през юни 2006 г., тъй като допринася за по-устойчива мобилност. Повишаването на устойчивостта на транспорта би улеснило достигането на други цели на устойчивото развитие. Тази зависимост е особено силна между предизвиканите от транспорта климатични промени, общественото здравеопазване, съхраняването на природните ресурси и използването на енергия.

2) КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултациите

В подкрепа на предходните Съобщения, през периода 2005—2006 г. Комисията осъществи първи кръг от консултации чрез Интернет. Те бяха допълнени от специална работна група, създадена в рамките на Европейската програма по изменение на климата. Освен това групата на заинтересованите страни CARS 21 преразглежда ролята на екологичната политика и емисиите на CO₂ като част от разработването на приоритетна цялостна политика за автомобилния сектор.

Въз основа на тази извършена работа бяха осъществени следните допълнителни консултации, заедно с външно изследване, имащо за цел проучването на възможни регулаторни подходи за намаляване на CO₂ от лекотоварните превозни средства.

- Между 5 май и 15 юли 2007 г. бе осъществена публична Интернет консултация, която имаше за цел да се съберат мненията на заинтересованите страни и обществеността относно прилагането на преразгледаната стратегия за CO₂ и леките автомобили.

- За да се допълни тази Интернет консултация, на 11 юли 2007 г. Комисията организира публично изслушване, при което пряко заинтересованите от предстоящото законодателство страни (автомобилната промишленост, доставчици, екологични неправителствени организации, социалните партньори, потребителите) имаха възможност да представят своите позиции.

Обобщение на отговорите и подход при вземането им под внимание

Събраната информация чрез консултации със заинтересованите страни е взета предвид при проектирането на предложената схема. Подробен относно начина, по който това е направено, са дадени в доклада за оценка на въздействието, придружаващ настоящото предложение.

Комисията получи 2390 отговора при Интернет консултацията, осъществена между май и юли 2007 г. Резултатите са достъпни на следния Интернет адрес: http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm и, заедно с пълния доклад от публичното изслушване, са обобщени в приложението към оценката на въздействието, която придружава предложението.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Засегнати научни/експертни области

1) Становища от автомобилната индустрия, включително производителите и 2) експертен опит при моделирането, предоставен от външни консултанти (вж. приложение I към Оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение за повече подробности относно документите, към които има позовавания и съображения при рамката на моделиране).

Използвана методология

Моделиране с формални математически модели и изчисления въз основа на статистически данни.

Основни консултирани организации/експерти

Публични органи, отраслови асоциации, търговски организации, екологични организации, потребителски организации и външни консултанти.

Обобщение на получените и използвани мнения

Получените мнения на външни консултанти бяха използвани за оценка на въздействията на редица възможни варианти на политики за постигане на целите на предложението. Тези варианти и техните въздействия са описани в оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение.

Използвани методи за запознаване на обществеността с експертните мнения

Осъществено в подкрепа на оценката на въздействието изследване, заедно с предходни анализи, ще бъдат достъпни на следните Интернет адреси:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Оценка на въздействието**

При оценката на въздействието бяха разгледани три основни възможности:

Първият разгледан вариант бе да се определи една и съща горна граница за емисиите на CO₂ за всички производители за техния осреднен парк от нови леки пътнически автомобили през 2012 г., а именно средната цел за емисиите 130 g CO₂/km.

Вторият разгледан вариант бе да се определи крива, показваща стойността на CO₂, която трябва да бъде постигната за даден лек автомобил като функция от неговата „полезност“ (маса или отпечатък), така че средно за леките пътнически автомобили през 2012 г. да е достигната целта от 130 g CO₂/km.

Третият и последен вариант бе производителите да бъдат задължени да постигнат определен процент намаление в съответствие с необходимото

намаление, за да се постигне целта от 130 g CO₂/km през 2012 г. спрямо състоянието през 2006 г.

При всичките три варианта бяха разгледани гъвкави механизми, включително осредняване на автомобилния парк, групиране и търговия между производителите. Бяха проучвани и възможни механизми за осигуряване на спазването на изискванията. Подробно бяха разгледани възможните икономически, социални и екологични въздействия.

Подробната оценка на вариантите е дадена в оценката на въздействието, придружаваща предложението, която може да бъде намерена на следните Интернет адреси: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm и http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Обобщение на предлаганите мерки**

Предложението има за цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар за леки пътнически автомобили като се направи така, че считано от 2012 г. средните специфични емисии от нови леки пътнически автомобили да не превишават 130g CO₂/km.

Ключовите аспекти на предложението са следните:

Предложението ще се прилага за превозните средства от категория M1 (леки пътнически автомобили).

- С предложението се определят цели за специфичните емисии на CO₂ на нови леки пътнически автомобили като функция от тяхната маса.

- С предложението се определят задължителни цели за специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили считано от 2012 г. Целите се отнасят за средните специфични емисии на CO₂, изразени в g/km, за новите леки пътнически автомобили на всички производители, които са регистрирани в ЕС през всяка календарна година. Производителите могат да се групират, за да достигнат своите цели. Когато двама или повече производители формират група, тя ще бъде считана за един производител при определянето на това дали тя съблюдава целите.

- Държавите-членки ще са длъжни да събират данни за новите леки автомобили, които са регистрирани на тяхна територия и да докладват тези данни на Комисията с оглед на определянето на съобразяването с целите.

- Ако даден производител не успее да достигне целта, той ще бъде задължен да плати премия за свръхемисии за всяка календарна година считано от 2012 г. Премията ще се изчислява като броят на грамовете CO₂/km, с които той е превишил целта си, се умножат по броя новорегистрирани леки автомобили и по санкцията за свръхемисии за годината. Санкцията за свръхемисии ще бъде 20 евро за емисии през 2012 г., 35 евро за емисии през 2013 г., 60 евро за емисии през 2014 г. и 95 евро за емисии през 2015 г. и всяка следваща година.

- Целите в рамките на регламента са установени въз основа на разполагаемите в момента данни по-специално по отношение на вероятното развитие на автомобилния парк между настоящия период и 2012 г. по отношение на автономното увеличаване на теглото.

- **Правно основание**

Член 95 от Договора за ЕО е подходящото правно основание поради необходимостта да се осигурят равни условия за всички икономически субекти на вътрешния пазар като в същото време се осигури високо ниво на защита на здравето и околната среда.

- **Принцип на субсидиарност**

Доколкото предложението не е в сфера, която е от изключителната компетенция на Общността, се прилага принципът на субсидиарност.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в необходимата степен от държавите-членки поради следните причини:

Необходимостта да се избягва възникването на бариери пред единния пазар, трансграничния характер на климатичните промени и важните изменения в националните средни стойности на специфични емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили: мониторингът на емисиите на CO₂ на средния лек автомобил показва, че емисиите на националния нов парк от леки автомобили варират от държава-членка до държава-членка (през 2006 г. средният нов лек автомобил, продаден в Португалия е емитирал 144 g CO₂/km спрямо 187 g CO₂/km в Швеция) и в резултат на това държавите-членки не биха могли да прилагат национални мерки, така че да се получи средна стойност за ЕС 130 g CO₂/km.

Целите на предложението ще бъдат постигнати по-добре чрез действия на Общността поради следните причини:

Хармонизирано действие за намаляване на въздействието на леките пътнически леки автомобили върху изменението на климата може най-добре да се постигне чрез приемане на законодателство на равнището на Общността. Приемането на цели за емисиите на CO₂ от леки автомобили на равнището на Общността предотвратява фрагментирането на вътрешния пазар и предоставя на производителите повече гъвкавост при прилагането на изискваните намаления на CO₂ при техния парк от нови леки автомобили в Общността вместо да е необходимо те да имат специфични стратегии за специфични национални цели за намаление на емисиите.

Общността има дългосрочна цел за намаляване на средните емисии на CO₂ от нови леки автомобили в Общността и Съветът и Европейският парламент приканиха Комисията да направи предложение за законодателство в тази насока.

Обхватът на предложението е ограничен до определяне на целите на производителите за достигане на ниво на емисии на средния парк от нови леки автомобили 130 g CO₂/km, без да се препоръчват допълнителни мерки

(изисквания по отношение на рекламата, фискални преференции), които държавите-членки биха могли да предприемат и които биха могли да допринесат за общата цел за намаляване на CO₂ от леките автомобили, въпреки че сами по себе си те не биха могли да са достатъчни за постигане на целта 130 g CO₂/km.

Следователно предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини:

То не отива по-далече, отколкото е необходимо, за да се достигнат целите за осигуряване на правилното функциониране на вътрешния пазар като в същото време се осигури високо ниво на екологична защита.

Предложението е съразмерно с общата цел да се достигнат целите на ЕС от Киото и в него се определят неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели на мерките за намаляване на емисиите, съобразени с разнообразието на европейската автомобилна промишленост и с които се избягва каквото и да е необосновано нарушаване на конкуренцията между производителите на автомобили.

С предложението се доразвива вече съществуващата схема за мониторинг, която бе създадена преди това с цел да се следи прилагането на стратегията за CO₂ и леките автомобили.

- **Избор на инструменти**

Предложен инструмент: регламент.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини:

Регламентът е предпочетен след като бе счетено, че доброволните ангажименти, поети от сектора, са неподходящи за целта да се постигне по-нататъшен напредък като част от ревизираната стратегия за CO₂ и леките автомобили (законодателна рамка за прилагане на цялостния подход).

Използването на регламент се счита за подходящия правен инструмент за постигане на необходимата сигурност относно изпълнението на разпоредбите, като същевременно не се изисква транспониране в законодателството на държавите-членки. Общностната цел се прилага по отношение на Общността като цяло. Следователно е необходимо да се осигури прилагането на еднакъв подход във всички държави-членки. По-нататък е необходим хармонизиран подход с цел да се избегнат нарушенията на конкуренцията, които биха се отразили върху вътрешния пазар.

4) ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

За прилагане на предложението, след като то бъде прието, ще се изискват ресурси на равнище ЕС с цел да се осъществи подходящия мониторинг на

изпълнението на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от страна на производителите и когато е необходимо да се администрат премиите за свръхемисии, предвидени в законодателството, които ще се включват в общия бюджет на ЕС.

5) Допълнителна информация

- **Отмяна на съществуващо законодателство**

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на действащото законодателство.

- **Клауза за преразглеждане/преработка/автоматично прекратяване**

Предложението включва клауза за преразглеждане.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт засяга материя, свързана с ЕИП и следователно трябва да обхване и Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили
като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂
от лекотоварните превозни средства**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията³,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁶,

като имат предвид че:

- (1) Целта на настоящият регламент е да се определят стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността, с които да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и да се реализира част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства.
- (2) Вътрешният пазар обхваща зона без вътрешни граници, в която трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. Общността има добре функциониращ вътрешен пазар в автомобилния сектор, което е създадо солидна основа за непрекъсната вътрешнообщностна търговия на автомобилни продукти. Целите за емисиите на CO₂ трябва да се хармонизират, за да се избегне разминаване на изискванията между държавите-членки, да се осигури свободно движение на леки пътнически автомобили в рамките на Общността и да се гарантира високо ниво на защита на околната среда.
- (3) Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата, която е одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета от

3 ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

4 ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

5 ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

6 ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

15 декември 1993 г. относно сключването на Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата⁷, изисква всички страни да формулират и приложат национални и където е уместно регионални програми, съдържащи мерки за намаляване на климатичните промени. Във връзка с това, Комисията предложи през януари 2007 г., в контекста на международните преговори, ЕС да има за цел намаляване с 30 % на емисиите на парникови газове на развитите държави до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.) и да поеме твърд и независим ангажимент за постигане на намаляване на емисиите на парникови газове поне с 20 % до 2020 г. (спрямо нивата от 1990 г.)⁸. Тази цел бе подкрепена от Европейския парламент и от Съвета.

- (4) Едно от следствията от тези ангажименти е, че всички държави-членки трябва да намалят значително емисиите от леките пътнически автомобили. С цел да се генерират необходимите значителни намаления на емисиите, на равнище държава-членка и на равнището на Общността следва да се въведат политики и мерки във всички икономически сектори на последната, а не само в промишления и в енергийния сектор. Пътният транспорт е вторият сектор в ЕС по размер на емисиите на парникови газове и неговите емисии продължават да нарастват. Ако въздействието на пътния транспорт върху климатичните промени продължи да расте, то ще обезсмисли в значителна степен намаленията, които са направени от другите сектори с цел борба с климатичните промени.
- (5) Приемането на цели на Общността за новите леки пътнически автомобили е необходимо, за да се избегне фрагментирането на вътрешния пазар в резултат на приемането на различни мерки на равнище държава-членка. Общностните цели дават на производителите повече сигурност при планирането и по-голяма гъвкавост при съобразяване с изискванията за намаляване на CO₂, отколкото отделните национални цели за намаляване на емисиите. При определяне на стандартите за емисиите е важно да се вземат предвид техните последици за конкурентоспособността на пазарите и производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и ползите по отношение на стимулирането на иновациите и намаляването на потреблението на енергия.
- (6) С настоящият регламент се надгражда върху добре установен процес за измерване и мониторинг на емисиите на CO₂ на производителите на превозни средства на европейско ниво в съответствие с Решение 1753/2000/ЕО на Европейският парламент и на Съвета от 22 юни 2000 г. относно разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили⁹ и е важно определянето на изисквания за намаляване на емисиите на CO₂ да продължи да осигурява прогнозируемост и сигурност при планирането за производителите на превозни средства по отношение на новия им автомобилен парк в Общността.
- (7) Комисията е приела Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили през 1995 г.¹⁰. Стратегията се основава на три стълба: доброволно поемане на ангажименти от страна на автомобилната промишленост

7 ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

8 COM(2007) 2.

9 ОВ L 202, 10.8.2000 г., стр.1.

10 COM(95) 689 окончателен.

за намаляване на емисиите, подобряване на информацията за потребителите и насърчаване чрез фискални мерки на производството на ефективни по отношение на горивата леки автомобили.

- (8) През 1998 г. Асоциацията на европейските автомобилни производители (АСЕА) се ангажира да намали средните емисии от продадените нови леки автомобили до 140 g CO₂/km до 2008 г., а през 1999 г. Асоциациите на автомобилните производители в Япония (ЈАМА) и Корея (КАМА) поеа ангажимент да намалят средните емисии от продадените нови коли до 140 g CO₂/km до 2009 г. Тези ангажименти бяха признати с Препоръка 1999/125/ЕО на Комисията от 5 февруари 1999 г. относно намаляването на емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили¹¹ (АСЕА); Препоръка 2000/303/ЕО на Комисията от 13 април 2000 г. относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (Корейска асоциация на автомобилните производители, КАМА)¹² и Препоръка 2000/303/ЕО на Комисията от 13 април 2000 г. относно намаляването на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (Японска асоциация на автомобилните производители, ЈАМА)¹³).
- (9) На 7 февруари 2007 г. Комисията прие две паралелни съобщения: Съобщение относно резултатите от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили и лекотоварни превозни средства¹⁴ и Съобщение относно конкурентна регулаторна рамка за автомобилния сектор през 2008-ви век CARS 21¹⁵. В съобщенията се подчертава, че е постигнат напредък при достигането на целта 140 g CO₂/km до 2008/2009 г., но че Общностната цел за 120 g CO₂/km няма да бъде достигната през 2012 г. без допълнителни мерки.
- (10) В Съобщенията се предлага възприемането на цялостен подход за постигане на целта на Общността 120 g CO₂/km до 2012 г. и се обявява, че Комисията ще предложи законодателна рамка за постигането на целта на Общността като се акцентира върху задължителните намаления на емисиите на CO₂, за да се достигне целта 130 g CO₂/km средно за парка от нови леки автомобили чрез подобрения в двигателните технологии на превозните средства. В съответствие с подхода при доброволните ангажименти, поети от производителите, са обхванати тези елементи, които се вземат предвид при измерването на емисиите на CO₂ на леките пътнически автомобили в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите на леки пътнически и търговски превозни средства (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и поддръжка на превозни средства¹⁶. Допълнително намаление на емисиите с 10 g CO₂/km, или равностойно на тях при техническа необходимост, ще се осигури от други технологични подобрения и увеличена употреба на биогорива. Освен това поведението на потребителите оказва влияние върху общите емисии от пътническите автомобили и следователно

11 C(1999) 107 ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 49.

12 C(2000) 803, ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 55.

13 C(2000) 801, ОВ L 100, 20.4.2000 г., стр. 57.

14 COM(2007) 19 окончателен.

15 COM(2007) 22 окончателен.

16 ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

трябва да им се предоставя информация относно това доколко новите леки пътнически автомобили отговарят на целите за емисиите съгласно настоящия регламент.

- (11) Със законодателната рамка за постигане на целите средно за новия автомобилен парк трябва да се гарантират неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви цели за намаляване на емисиите, съобразени с многообразието на европейската автомобилна промишленост, и да се избегне всяко необосновано нарушаване на конкуренцията между производителите на автомобили. Законодателната рамка трябва да бъде съвместима с общата цел за достигане на целите на ЕС от Киото и следва да бъде допълнена от други инструменти, които са в по-голяма степен свързани с употребата като диференцирани данъци за леките автомобили и енергията.
- (12) За да се запази многообразието на автомобилния пазар и способността му да отговаря на различни нужди на потребителите, целите за CO₂ за леките пътнически автомобили следва да се определят като линейна функция на тяхната полезност. Най-подходящият параметър, за да се опише тази полезност, е масата, защото тя е в достатъчна степен корелирана с настоящите емисии и следователно би довела до по-реалистични и неутрални за конкуренцията цели, а и защото данните за нея са леснодостъпни. За разлика от това данните за алтернативния параметър на полезността – отпечатъка (произведението на ширината на следата и колесната база) трябва да се събират, за да се улеснят дългосрочните оценки при подхода, основаващ се на полезността. При определянето на целите би следвало да се вземе предвид проектираната еволюция на масата на новите леки автомобили до 2012 г. и да се избягват потенциални стимули за увеличаване на масата на превозните средства единствено с оглед да се извлече изгода от значителното увеличение на целта за намаление на емисиите на CO₂. Следователно при определяне на целите за 2012 г. трябва да се вземе предвид възможната бъдеща еволюция в посока на независимо увеличаване на масата на превозните средства, произведени от автомобилостроителите и продадени на пазара на ЕС. И накрая, определянето на целите трябва да насърчи намаляването на емисиите на всички категории леки автомобили като се отчита, че при по-тежките леки автомобили могат да се направят по-големи намаления.
- (13) Целта на настоящия регламент е да се създадат стимули за автомобилната промишленост да инвестира в нови технологии. С регламента активно се насърчават екологичните иновации и се взема предвид бъдещото развитие на технологиите. По този начин се засилва конкурентоспособността на европейската промишленост и се създават повече качествени работни места.
- (14) С цел да се осигури съответствие с подхода, приет в стратегията на Комисията за CO₂ и леките автомобили, по-специално по отношение на доброволните ангажименти, поети от асоциациите на производителите, целта трябва да се прилага по отношение на новите леки пътнически автомобили, които са регистрирани за първи път в Общността, освен за ограничен период с цел избягване на злоупотреби, и не са били регистрирани преди това извън нея.
- (15) С Директива 2007/46/ЕО на Европейският парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаването на рамка за одобрение на моторните превозни средства и

техните ремаркета и на системи, съставни и самостоятелни технически единици, предназначени за такива превозни средства¹⁷, се установява хармонизирана рамка, съдържаща административни разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в нейния обхват. Органът, който отговаря за съблюдаването на настоящия регламент, трябва да бъде същият като този, който носи отговорност за всички аспекти на процеса на типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и за обезпечаване на съответствието на производството.

- (16) Превозни средства със специално предназначение, към които се прилагат специфични изисквания за целите на типовото одобрение, включително превозни средства, създадени с търговски цели, за да може да се осигури използването на инвалидна количка вътре в тях в съответствие с политиката на Общността за подкрепа на инвалидите, трябва да се изключат от обхвата на настоящия регламент.
- (17) На производителите трябва да се предостави гъвкавостта да решават как да постигнат целите съгласно настоящия регламент и да се позволи да осредняват емисиите в рамките на парка от нови леки автомобили, вместо да е необходимо да спазват цели за CO₂ за всеки отделен лек автомобил. Следователно производителите трябва да се задължат да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки автомобили, регистрирани в Общността, за които те са отговорни, не превишава средната стойност на целите за емисиите за тези леки автомобили.
- (18) За да се осигури гъвкавост на производителите, те може да се споразумеят да се обединят в група за постигане на целите от настоящото предложение на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Срокът на споразумението за формиране на група не трябва да превишава пет години, но може да бъде подновяван. Когато производителите се обединят в група, следва да се счита, че те са постигнали целите съгласно настоящия регламент, ако средните емисии на групата като цяло не превишават целта за емисиите на групата.
- (19) Необходим е стабилен механизъм за съблюдаване на изпълнението, за да се гарантира, че целите от настоящия регламент ще се постигнат.
- (20) Специфичните емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили се измерват на хармонизирана основа в Общността в съответствие с методологията, изложена в Регламент (ЕО) № 715/2007. За да се минимизира административната тежест на схемата, степента на нейното изпълнение следва да се измерва чрез позоваване на данни за регистрациите на нови леки автомобили в Общността, събрани от държавите-членки и докладвани на Комисията. С цел да се осигури съпоставимост на данните, използвани за оценка на степента на изпълнение, правилата за тяхното събиране и докладване следва да се хармонизират колкото е възможно в по-голяма степен.
- (21) В съответствие с Директива 2007/46/ЕО производителите издават сертификат за съответствие, който трябва да придружава всеки нов лек пътнически автомобил,

17 ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр.1.

и държавите-членки позволяват регистрирането и пускането в движение на нови леки пътнически автомобили само, ако те са придружени от валиден сертификат за съответствие. Данните, събрани от държавите-членки следва да не противоречат на сертификата за съответствие, издаден от производителя на лекия пътнически автомобил.

- (22) Съблюдаването от производителите на целите от настоящия регламент следва да се оценява на равнището на Общността. Производители, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават тези, позволени съгласно настоящия регламент, плащат премия за свръхемисии за всяка календарна година, считано от 2012 г. Премията следва да се модулира като функция на степента, в която производителите не успяват да спазят целите си. Тя следва да нараства с течение на времето. За да се създадат достатъчно стимули за вземане на мерки за намаляване на специфичните емисии на CO₂ от леките пътнически автомобили, премията следва да отразява технологичните разходи. Размерите на премиите за свръхемисии следва да се считат за приход на бюджета на Европейския съюз.
- (23) Настоящият регламент следва да не накърнява пълното и цялостно приложение на правилата за конкуренция на Общността.
- (24) Като се има предвид приоритетното значение, отдавано на намаляването на емисиите на CO₂, прилагането на този регламент на Общностно ниво следва да бъде подкрепено от съществуващия Финансов инструмент на Общността за околната среда (LIFE+) в съответствие с правилата и условията, приложими към Регламент (ЕО) № 614/2007 на Европейският парламент и на Съвета от 23 май 2007 г. относно финансовия инструмент за околната среда (LIFE+)¹⁸.
- (25) Мерките, необходими за изпълнението на настоящия регламент трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹⁹.
- (26) По-специално на Комисията следва да се предоставят правомощия за изменение на мониторинга и изискванията за докладване с оглед на опита при прилагането на настоящия регламент, за създаване на методи за събиране на премиите за свръхемисии и за приемане на подробни разпоредби за подобряване на дерогацията при специализираност за независими производители с малък обем на производство. Тъй като това са мерки от общ характер, предназначени за изменение на несъществени елементи от този регламент и за допълнение на регламента с нови несъществени елементи, те следва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (27) Решение 1753/2000/ЕО следва да се отмени с цел опростяване и правна яснота..
- (28) Тъй като целта на предложеното действие не може да бъде постигната от държавите-членки, действащи самостоятелно, и следователно може, поради

18 ОВ L 149, 9.6.2007 г., стр.1.

19 ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

неговия мащаб и ефект, да бъде по-добре постигната на Общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, както е посочено в член 5 на Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, както е посочено в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

С настоящият регламент се създават изисквания по отношение на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили с цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и да се постигне общата цел на ЕС средно за новия парк от леки автомобили да се достигне ниво на емисии на CO₂ от 120 g CO₂/km. С регламентът средните емисии на CO₂ от новите леки пътнически автомобили се установяват на 130 g CO₂/km чрез подобряване на двигателните технологии на превозните средства, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките за прилагането му. Настоящият регламент ще бъде допълнен от по-нататъшни мерки, съответстващи на 10 g/km като част от цялостния подход на Общността.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от категория M1 съгласно приложение II към Директива 2007/46/ЕО с референтна маса, не превишаваща 2 610 kg и превозни средства, за които типовото одобрение е разширено съгласно член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 („леки пътнически автомобили“), които са регистрирани за първи път в Общността и които не са били регистрирани преди това извън нея („нови леки пътнически автомобили“).
2. Предходна регистрация извън Общността за по-малко от три месеца преди регистрацията в Общността няма да се взема предвид.
3. Той не се прилага по отношение на превозни средства със специално предназначение съгласно параграф 5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.

Член 3

Дефиниции

1. За целите на настоящия регламент се използват следните определения:
 - а) „средни специфични емисии на CO₂“ са, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили, които той е произвел;

- б) „сертификат за съответствие“ е сертификатът съгласно член 18 от Директива 2007/46/ЕО²⁰;
- в) „производител“ е лицето или органът, отговарящ пред одобряващия компетентен орган при всички аспекти на процедурата по одобрение, типична за ЕО в съответствие с Директива 2007/46/ЕО и за осигуряването на съобразеността на производството с разпоредбите.
- г) „маса“ е масата на лекия автомобил заедно с каросерията в режим на експлоатация, така както е посочена в сертификата за съответствие и е определено в раздел 2.6 на приложение I към Директива 2007/46/ЕО;
- д) „специфични емисии на CO₂“ са емисиите на даден лек пътнически автомобил, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като масата на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие;
- е) „цели за специфичните емисии“ са, по отношение на даден производител, средните специфични емисии на CO₂, посочени в приложение I, за всички нови леки пътнически автомобили, които той е произвел или когато на производителя е предоставена дерогация при специализираност съгласно член 9, специфичните емисии на CO₂, позволени съгласно тази дерогация.

2. За целите на настоящия регламент, производителите ще се считат за свързани, ако те са свързани предприятия. „свързани предприятия“ означава:

- а) предприятия, при които страна по дадено споразумение между едно или повече предприятия, пряко или косвено:
 - (i) има правомощия да упражнява повече от половината от правата на глас; или
 - (ii) има правомощия да назначава повече от половината от членовете на надзорния съвет, управителния съвет или на органите, които представляват по закон предприятието; или
 - (iii) има право да управлява делата на предприятието;
- б) предприятия, които пряко или косвено притежават изброените в буква а) права или правомощия на страна по споразумението;
- в) предприятия, в които дадено предприятие по буква б) пряко или косвено притежава посочените в буква а) права или правомощия;
- г) предприятия, в които страна по споразумението заедно с едно или повече от предприятията по букви а), б) или в), или в които две или повече от последно упоменатите предприятия съвместно притежават изброените в буква а) права или правомощия;

²⁰

ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр.1.

- д) предприятия, в които изброените в буква а) права или правомощия се притежават съвместно от:
- (i) страните по такова споразумение или съответно свързаните с тях предприятия, посочени в букви а) — г); или
 - (ii) една или повече от страните по такова споразумение, или едно или повече от свързаните с тях предприятия, посочени в букви а) — г) и една или повече трети страни.

Член 4 **Специфични емисии**

За календарната година, започваща на 1 януари 2012 г. и всяка следваща календарна година, всеки производител на леки пътнически автомобили гарантира, че техните средни специфични емисии на CO₂ не превишават целите му за специфичните емисии, определени в съответствие с приложение I или, когато на даден производител е предоставена дерогация при специализираност по член 9, съгласно тази дерогация.

Член 5 **Групиране**

1. Производителите, с изключение на тези, на които е била предоставена дерогация по член 9, могат да формират група с цел посрещане на задълженията им по член 4.
2. Споразумението за формиране на група може да се отнася за една или повече календарни години, ако общата му продължителност не превишава пет календарни години, и трябва да бъде направено преди 31 декември през първата календарна година, за която емисиите трябва да бъдат обединени. Производителите, които се групират предоставят на Комисията информация относно:
 - а) производителите, които ще бъдат включени в групата;
 - б) номинирането на един от производителите, чрез който ще се осъществяват контактите с групата и който ще отговаря за плащането на евентуални премии за свръхемисии, които са ѝ начислени в съответствие с член 7; както и
 - в) Предоставянето на данни, свидетелстващи, че ръководителят на групата ще бъде в състояние да изпълнява задълженията си по буква б).
3. Когато предложеният ръководител на групата не отговаря на условията по буква в) на параграф 2, Комисията уведомява производителите.
4. Производителите, включени в групата, уведомяват съвместно Комисията за всяка промяна на ръководителя на групата или неговото финансово състояние, доколкото то може да окаже влияние върху способността му да отговаря на

условията по буква в) от параграф 2, и всички промени на членовете на групата или при нейното разтрогване.

5. Производителите могат да сключват споразумения за групиране, ако тези споразумения са в съответствие с член 81 и член 82 от Договора и ако те позволяват открито, прозрачно и недискриминарано участие при разумни търговски условия на всеки производител, който изяви желание да стане член на групата. Без да се ограничава общата приложимост на правилата на ЕС за конкуренцията по отношение на такива групи, всички членове на групата гарантират по-специално, че не може да се осъществява обмен на данни или информация в контекста на тяхното споразумение за групиране, освен по отношение на следната информация:
 - (i) средни специфични емисии на CO₂;
 - (ii) целта за специфичните емисии;
 - (iii) общия брой на регистрираните превозни средства.
6. Параграф 5 не се прилага, когато всички производители, включени в групата са свързани предприятия.
7. Освен при нотификация по параграф 3, производителите в група, за която е изпратена информация на Комисията, се считат за един производител за целите на настоящия регламент.

Член 6

Мониторинг и докладване на средните емисии

1. За годината, започваща на 1 януари 2010 г. и всяка следваща година, всяка държава-членка съхранява данните, посочени в част А на приложение II за всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран на нейната територия.
2. До 28 февруари 2011 г. и всички следващи години държавата-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в част Б от приложение II за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в част В от приложение II формат.
3. По искане на Комисията държавата-членка предава също пълният набор от събрани данни съгласно параграф 1.
4. Комисията поддържа централен регистър с данните, предадени от държавите-членки съгласно настоящия член и до 30 юни 2011 г. и през всички следващи години изчислява временно за всеки производител:
 - а) средните специфични емисии на CO₂ в Общността през предходната календарна година;
 - б) целта за специфични емисии през предходната календарна година; както и

- в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година и целта му за специфичните емисии през тази година.

Комисията уведомява всеки производител за своите временни изчисления, отнасящи се до него. Уведомлението включва данни за всяка държава-членка относно броя на новите регистрирани леки пътнически автомобили и техните специфични емисии на CO₂.

Регистърът трябва да бъде достъпен за обществеността.

5. Производителите могат, до 2 месеца след като са били уведомени за временното изчисление по параграф 4, да уведомят Комисията за всякакви грешки в данните, уточнявайки държавата-членка, при която те считат, че е възникнала грешката.

Комисията разглежда всички уведомления от производителите и до 30 септември или потвърждава или изменя и потвърждава временните изчисления по параграф 4.

6. Когато въз основа на изчисленията по параграф 5 по отношение на календарна година 2010 или 2011 Комисията прецени, че средните специфични емисии на CO₂ на даден производител през тази година превишават целите му за специфичните емисии за същата година, тя уведомява производителя.
7. Държавите-членки посочват компетентен орган за събирането и предаването на данните от мониторинга съгласно настоящия регламент и информират Комисията за посочения компетентен орган не по-късно от 6 месеца след влизането в сила на настоящия регламент.
8. Комисията може да приема подробни правила за данните от мониторинга и тяхното докладване по настоящия член и за прилагането на приложение II в съответствие с процедурата по член 12, параграф 2.

Комисията може да измени приложение II с оглед на опита при прилагането на настоящия регламент. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 3.

Член 7

Премии за свръхемисии

1. За всяка календарна година считано от 2012 г., през която средните специфични емисии на CO₂ на даден производител превишават целите му за специфичните емисии за същата година, Комисията начислява на производителя или при група на ръководителя на групата премии за свръхемисии.
2. Премиите за свръхемисии по параграф 1 се изчисляват като се използва следната формула:

Свръхемисиите x броя нови леки пътнически автомобили x премията за свръхемисии, предвидена по параграф 3.

където:

„Свръхемисии“ означава положителния брой грама на километър, с който средните специфични емисии на производителя превишават целта му за средните специфични емисии през календарната година, закръглен до най-близките три знака след десетичната запетая; както и

„Брой нови леки пътнически автомобили“ е броят на новите леки пътнически автомобили на даден производител, които са регистрирани през тази година.

3. Премията за свръхемисии е:
 - а) 20 евро за свръхемисиите през календарната 2012 г.
 - б) 35 евро за свръхемисиите през календарната 2013 г.
 - в) 60 евро за свръхемисиите през календарната 2014 г. както и
 - г) 95 евро за свръхемисиите през календарната 2015 г. и следващите години.
4. Комисията установява методи за събиране на премиите за свръхемисии по параграф 1.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, като го допълват, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 3.
5. Размерите на премиите за свръхемисии следва да се считат за приход на бюджета на Европейския съюз.

Член 8

Публикуване на резултатите на производителите при изпълнението на разпоредбите

1. До 31 октомври 2011 г. и всяка следваща година Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочва:
 - а) неговата цел за специфичните емисии през предходната календарна година;
 - б) неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година;
 - в) разликата между неговите средни специфични емисии на CO₂ през предходната календарна година и целта му за специфичните емисии през тази година; както и
 - г) средните специфични емисии на CO₂ за всички нови леки пътнически автомобили в Общността през предходната календарна година.

2. От 31 октомври 2013 г. в списъка, публикуван по параграф 1, ще се посочва и дали производителят се е съобразил с изискванията по член 4 по отношение на предходната календарна година.

Член 9

Дерогация при специализираност за някои малки по обем независими производители

1. Искане за дерогация по отношение на целта за специфичните емисии, изчислена в съответствие с приложение I може да бъде направено от производител, който:
 - а) носи отговорност за по-малко от 10 000 нови леки пътнически автомобили, регистрирани в Общността през календарната година; както и
 - б) не е свързан с друг производител.
2. Искането за дерогация при специализираност по параграф 1 може да се отнася за не повече от пет календарни години. Искането се адресира до Комисията и включва:
 - а) наименование и лице за контакти на производителя;
 - б) доказателства, че производителят отговаря на условията за кандидатстване за дерогацията при специализираност по параграф 1;
 - в) подробни данни за леките пътнически автомобили, които той произвежда, включително тяхната маса и специфични емисии на CO₂; както и
 - г) цел за специфичните емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂.
3. Когато Комисията счита, че производителят отговаря на условията за кандидатстване за дерогацията при специализираност по параграф 1 и намира, че целта за специфичните емисии на CO₂, предложена от него съответства в достатъчна степен на потенциала му за намаляване на емисиите, включително технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, тя предоставя дерогация на производителя. Дерогацията влиза в сила от 1 януари през годината, следваща тази, през която е направено искането.
4. Производител, който е получил дерогация при специализираност съгласно настоящия член, уведомява незабавно Комисията за всяка промяна, която оказва влияние или може да окаже влияние върху способността му да отговаря на условията за дерогация.
5. Когато Комисията счита, въз основа на уведомление по параграф 4 или по друга причина, че даден производител вече не отговаря на условията за получаване на дерогация, тя отменя дерогацията, считано от 1 януари през следващата календарна година и уведомява производителя.

6. Когато Комисията счита, че производителят не изпълнява програмата за намаляване на емисиите, която е изложена в искането му за дерогация, тя може да отмени дерогацията.
7. Комисията може да приеме подробни разпоредби за прилагането на параграфи от 1 до 6, включително за тълкуването на критериите за получаване на дерогацията, съдържанието на исканията и съдържанието и оценката на програмите за намаляване на специфичните емисии на CO₂.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, като го допълват, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 3.

Член 10

Прегледи и отчети

1. През 2010 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно постигнатия напредък при прилагането на цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварни превозни средства.
2. През 2010 г. Комисията преценява въз основа на данните, докладвани съгласно Решение 1753/2000/ЕО, дали в периода между 2006 и 2009 г. е имало промяна в масата на новите леки пътнически автомобили, която е по-голяма или по-малка от 0.

Ако е имало промяна в масата на новите леки пътнически автомобили, цифрите за нейното автономно увеличаване в приложение I се изменят така, че да представляват средната стойност на годишните изменения в масата между календарните години от 2006 до 2009.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 3.

3. Комисията прави преглед на развитието на технологиите с оглед на изменението, когато е уместно, на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007 относно типовото одобрение на моторните превозни средства.

Член 11

Информация за потребителите

От 1 януари 2010 г., производителите гарантират, че в етикетите, постерите или рекламната литература и материали от видовете, посочени в членове 3, 5 и 6 от Директива 1999/94/ЕО се посочва степента, в която специфичните емисии на CO₂ от даден лек пътнически автомобил, който се предлага за продажба, се различават от целите за специфичните емисии за този лек пътнически автомобил в приложение I.

Член 12
Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден по силата на член 8 от Решение 93/389/ЕИО.
2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се спазват разпоредбите на член 8 от посоченото решение.

Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.
3. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 13
Финансиране от Общността

Прилагането на настоящия регламент на нивото на Общността се подпомага от съществуващия Финансов инструмент на Общността за околната среда (LIFE+) съгласно правилата и условията, приложими към Регламент (ЕО) № 614/2007.

Член 14
Отмяна

Регламент (ЕО) № 1753/2000/ЕО се отменя, считано от 1 януари 2010 г.

Членове 4, 9 и 10 от това решение остават в сила докато Комисията представи на Европейския парламент доклад за данните от мониторинга за календарната 2009 година.

Член 15
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден от публикуването му в *Официалния вестник на Европейския съюз*.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател
[...]

За Съвета
Председател
[...]

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ЦЕЛИ ЗА СПЕЦИФИЧНИТЕ ЕМИСИИ НА CO₂

1. За всеки нов лек пътнически автомобил, позволените специфични емисии на CO₂, измерени в грамове на километър, се определят в съответствие със следната формула:

$$\text{Позволените специфични емисии на CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Автономното увеличаване на масата (AMI) = 0 %

$$a = 0.0457$$

2. Целта за специфичните емисии за даден производител през определена календарна година се изчислява като се осреднят позволените специфични емисии за всеки нов лек пътнически автомобил на този производител през същата календарна година.

ПРИЛОЖЕНИЕ II
МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ

ЧАСТ А – Събиране на данни за новите леки пътнически автомобили и определяне на информацията за мониторинга на CO₂

1. За годината, започваща на 1 януари 2010 г. и всяка следваща година, държавите-членки съхраняват за всеки нов лек пътнически автомобил, регистриран на нейната територия следните данни:
 - а) производителя;
 - б) неговия вариант, вид и версия;
 - в) неговите специфични емисии на CO₂ (g/km);
 - г) неговата маса (kg);
 - д) неговата колесна база (mm); както и
 - е) Широчината на неговата следа (mm).
2. Подробните данни, посочени в параграф 1 са под формата на сертификат за съответствие за съответния лек пътнически автомобил. Когато в сертификата за съответствие се посочва както минималната, така и максималната маса за даден лек пътнически автомобил, държавата-членка използва само максималното число за целите на настоящия регламент.
3. За годината, започваща на 1 януари 2010 г. и всяка следваща година, държавите-членки определят съгласно методите, описани в част Б за всеки производител:
 - а) общия брой нови леки пътнически автомобили, регистрирани на тяхната територия;
 - б) средните специфични емисии CO₂ съгласно параграф 7 от част Б на настоящото приложение;
 - в) средната маса съгласно параграф 8 от част Б на настоящото приложение;
 - г) за всеки вариант от всяка версия от всеки вид нов лек пътнически автомобил:
 - (i) общия брой нови леки пътнически автомобили, регистрирани на тяхната територия съгласно параграф 7 от част Б на настоящото приложение;
 - (ii) специфичните емисии на CO₂;
 - (iii) масата;

- (iv) отпечатъка на лекия автомобил съгласно параграф 9 от част Б на настоящото приложение.

ЧАСТ Б – Методология за определяне на информацията за мониторинг на CO₂ за нови леки пътнически автомобили

1. Определянето на информацията за мониторинг, което държавите-членки са задължени да извършват в съответствие с параграф 3 от част А става съгласно методологията в настоящата част.

Брой регистрирани нови леки пътнически автомобили (*N*).

2. Държавите-членки определят броя на новите леки пътнически автомобили, регистрирани на тяхната територия през съответната година на мониторинг, *N*.

Средни специфични емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили (*S_{ave}*)

3. Средните специфични емисии на CO₂ от всички нови леки пътнически автомобили, новорегистрирани на територията на дадена държава-членка през годината на мониторинг (*S_{ave}*), се изчисляват като се раздели сумата на специфичните емисии на CO₂ от всеки отделен нов лек пътнически автомобил, *S*, на броя нови леки пътнически автомобили, *N*.

$$S_{ave} = (1/N) \times \sum S$$

Средна маса на новите леки пътнически автомобили

Средната маса на новите леки пътнически автомобили, регистрирани на територията на държавите-членки през годината на мониторинг (*M_{ave}*) се изчислява като се раздели сумата от масата на всеки отделен нов лек пътнически автомобил, *M*, на броя нови леки пътнически автомобили, *N*.

$$M_{ave} = (1/N) \times \sum M$$

Разпределение по варианти на новите леки пътнически автомобили

1. За всеки вариант на всяка версия на всеки вид нов лек пътнически автомобил се съхраняват броя новорегистрирани леки пътнически автомобили, масата на превозните средства, специфичните емисии на CO₂ и отпечатъка на лекия автомобил.

Отпечатък

Отпечатъкът на лекия автомобил се изчислява като се умножи неговата колесна база по ширината му.

ЧАСТ В – Формат за предаване на данните

1. За всеки производител, за всяка година, държавите-членки предават данните, описани в параграф 3 на част А, в следните формати:

– *Съвкупни данни:*

Година:				
Производител	Общ брой регистриран и нови леки пътнически автомобили	Средни специфични емисии на CO ₂ (g/km);	Средна маса (kg)	Среден отпечатък (m ²)
(Производител 1)	...	...	...	...
(Производител 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Общо за всички производители	...	...	...	...

– *Подробни данни на ниво производител:*

Година	Производител	Вид лек автомобил	Версия	Вариант	Марка	Търговско наименование	Общо нови регистрации	Специфични емисии на CO ₂ (g/km);	Маса (kg)	Отпечатък (m ²)
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 1)	(наименование на версия 1)	(наименование на вариант 1)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 1)	(наименование на версия 1)	(наименование на вариант 2)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 1)	(наименование на версия 2)	(наименование на вариант 1)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 1)	(наименование на версия 2)	(наименование на вариант 2)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 2)	(наименование на версия 1)	(наименование на вариант 1)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 2)	(наименование на версия 1)	(наименование на вариант 2)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 1)	(наименование на вид 2)	(наименование на версия 2)	(наименование на вариант 1)	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наименование на производител 2)	(наименование на вид 2)	(наименование на версия 2)	(наименование на вариант 2)	...	...	...	...	...	...

	1)									
Година 1	(Наимено- вание на производител 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наимено- вание на производител 1)			...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наимено- вание на производител 1)		...	...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наимено- вание на производител 1)			...	...	...	...	...	...	...
Година 1	(Наимено- вание на производител 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

ПРАВЕН ФИНАНСОВ РАЗЧЕТ

1. НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за намаляване на специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили

2. УД/БД (УПРАВЛЕНИЕ ПО ДЕЙНОСТИ / БЮДЖЕТ ПО ДЕЙНОСТИ) РАМКА:

Засегната/-и област/-и в политиката и свързани с тях дейности:

0703 – Прилагане на политиката и законодателството на Общността за околната среда

3. БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ

3.1. Бюджетни редове (оперативни редове и редове, свързани с техническа и административна помощ (предишни редове ВА)), включително съответните им наименования:

07 01 04 01: LIFE+ (Финансов инструмент за околната среда — 2007—2013 г.) — разходи за административно управление - позиция 2

07 03 07: LIFE+ (Финансов инструмент за околната среда — 2007—2013 г.) - позиция 2

3.2. Продължителност на действието и на финансовото отражение:

Действието (регламент на Европейския парламент и на Съвета за намаляване на специфичните емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили) се очаква да влезе в сила през 2010 г. За периода 2010—2013 г. оперативните разходи ще се покриват от финансовия инструмент LIFE +.

3.3. Бюджетни характеристики:

Бюджетен ред	Вид разходи		Нов	Принос на ЕАСТ	Принос на държави кандидатки	Позиция във финансовата перспектива
07 01 04 01	Незадължителни	Едногодишни ²¹	Не	Не	☐ Да	№ 2
07 03 07	Незадължителни	Многогодишни	Не	Не	Да	№ 2

²¹ Едногодишни бюджетни кредити, наричани по-нататък ЕБК

4. ОБОБЩЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА

4.1. Финансови средства

4.1.1. Резюме на бюджетните кредити за поети задължения (БКПЗ) и бюджетните кредити за плащания (БКП)

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Вид на разходите	Раздел №		2010	2011	2012	2013	2014	2015 г. и по- натат- ък	Общо
------------------	-------------	--	------	------	------	------	------	-------------------------------------	------

Оперативни разходи²²

Бюджетни кредити за поети задължения (БКПЗ)	8.1.	а	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Бюджетни кредити за плащания (БКП)		б	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Административни разходи в рамките на референтната сума²³

Техническа и административна помощ (ЕБК)	8.2.4.	в	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

ОБЩА РЕФЕРЕНТНА СУМА

Бюджетни кредити за поети задължения		а+в	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Бюджетни кредити за плащания		б+в	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Административни разходи, които не са включени в референтната сума²⁴

Човешки ресурси и свързани с тях разходи (ЕБК)	8.2.5.	г	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Административни разходи, без човешките ресурси и свързаните с тях разходи, изключени от референтна сума (ЕБК)	8.2.6.	д	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Обща индикативна стойност на разходите за дейността

²² Разходи, които не спадат към глава xx 01 от съответния дял xx.

²³ Разходи, които попадат в рамките на статия xx 01 04 от дял xx.

²⁴ Разходи в рамките на глава xx 01, освен статии xx 01 04 или xx 01 05.

ОБЩО включително разходите за човешки ресурси	БКПЗ	а+в +г+ д	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
ОБЩО включително разходи за човешки ресурси	БКП	б+в +г+ д	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

Подробности за съфинансирането

Ако предложението включва съфинансиране от държави-членки или други органи (да се упоменат), в таблицата по-долу трябва да се посочи очаквания размер на такова съфинансиране (могат да се добавят допълнителни редове, ако са предвидени различни съфинансиращи органи):

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Орган за съфинансиране		Годи на п	Годи на п + 1	Годи на п + 2	Годи на п + 3	Годи на п + 4	Годи на п + 5 и след това	Общо
.....	е							
ОБЩО включително съфинансиране	БКПЗ, а+в +г+ д+е							

4.1.2. Съвместимост с финансовото планиране

- ☒ Предложението е съвместимо със съществуващото финансово планиране до 2013 г.
- ☐ Предложението ще доведе до повторно планиране на съответните функции във финансовата перспектива.
- ☐ Във връзка с предложението може да е необходимо прилагане на разпоредбите на Междоинституционалното споразумение²⁵ (т.е. инструмент за гъвкавост или преразглеждане на финансовата перспектива).

4.1.3. Финансово отражение върху приходите

- ☒ Предложението няма финансови отражения върху приходите
- ☐ Предложението има финансово въздействие – отражението му върху приходите е следното:

²⁵

Вж. точки 19 и 24 от Междоинституционалното споразумение.

милиона EUR (до първи десетичен знак)

		Преди дейността [Година n-1]	Situation following action					
Бюджетен ред	Приходи		[Година n]	Година [n+1]	Година [n+2]	Година [n+3]	Година [n+4]	Година [n+5] 26
	а) Приходи в абсолютни стойности							
	б) Промяна в приходите	Δ						

Регламентът е замислен така, че да се осигури максимално спазване на разпоредбите от всички производители и в резултат на това не се очаква да бъдат генерирани приходи чрез премиите за свръхемисии, предвидени в член 7. В случай обаче, че при прилагането на разпоредбите на този член се генерират приходи, те ще бъдат включени в общия бюджет на ЕС. В оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение е даден широк набор от възможни общи премии за свръхемисии, които могат да бъдат изискуеми при неспазване на разпоредбите.

4.2. Човешки ресурси на пълно работно време (ПРВ) (включително длъжностни лица, временен и външен персонал) - вж. подробности в точка 8.2.1.

Нужда от персонал на година	2010	2011	2012	2013	2014	2015 г. и по-нататък
Общ брой на човешките ресурси	3	3	3	5	5	5

5. ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЦЕЛИ

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

Общата цел на настоящото предложение е средните емисии от средния парк от нови леки автомобили да се ограничат до 130g CO₂/km до 2012 г. Това предложение е част от цялостен подход и ще бъде допълнено от мерки за намаляване на емисиите с допълнителни 10g CO₂/km, за да се постигне целта

²⁶

Ако е необходимо трябва да се прибавят допълнителни колони, например, ако продължителността на действието надхвърля 6 години.

на Общността за 120 g CO₂/km в съответствие със съобщението на Комисията относно преразгледаната стратегия за CO₂ и леките автомобили от 7 февруари 2007 г. (COM(2007) 19).

5.2. Добавена стойност от участието на Общността и съгласуваност на предложението с други финансови инструменти и възможни полезни взаимодействия

Общността има дългосрочна цел за намаляване на средните емисии на CO₂ от нови леки автомобили на нейната територия и Съветът и Европейският парламент приканиха Комисията да направи предложение за законодателство в тази насока. Целите на предложението не могат да се постигнат в достатъчна степен от държавите-членки поради необходимостта да се избягва възникването на бариери пред единния пазар, трансграничния характер на климатичните промени и важните изменения в настоящите национални средни стойности на специфични емисии на CO₂ от нови леки пътнически автомобили. Освен това приемането на цели за емисиите на CO₂ от леки автомобили на равнището на Общността предоставя на производителите повече гъвкавост при прилагането на изискваните намаления на емисиите на CO₂ при техния нов автомобилен парк в рамките на Общността вместо да е необходимо да имат специфични стратегии за определени национални цели за намаление на емисиите.

5.3. Цели, очаквани резултати и свързани с тях показатели на предложението в контекста на УД рамката

С предложението се преследват следни общи цели на политиките:

- Осигуряване на високо ниво на екологична защита в Европейския съюз и допринасяне за постигане на целите на ЕС по Протокола от Киото,
- Подобряване на сигурността на енергийните доставки на ЕС,
- Насърчаване на конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост и стимулиране на изследванията в областта на ефективните по отношение на горивата технологии.

Специфичната цел на предложението е да се намалят отраженията върху климатичните промени и да се подобри горивната ефективност на леките пътнически автомобили като се достигне целта 130 g CO₂/km за новите продадени леки автомобили. Тази средна стойност на емисиите ще е показателят, към който ще е ориентирано изпълнението на предложението.

5.4. Метод за изпълнение (указателен)

- ☒ **Централизирано управление**
- ☒ пряко от Комисията
 - ☐ непряко чрез делегиране на:
 - ☐ изпълнителни агенции

- ☐ органи, създадени от Общностите, според посоченото в член 185 от Финансовия регламент
- ☐ национални органи в държавния сектор/органи в сферата на обществените услуги
- ☐ **Поделено или децентрализирано управление**
 - ☐ с държави-членки
 - ☐ с трети страни
- ☐ **Съвместно управление с международни организации (да се посочат)**

Забележки:

6. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

6.1. Система за наблюдение

С предложението се доразвива вече съществуващата схема за мониторинг, която бе създадена преди това с цел да се следи прилагането на стратегията за CO₂ и леките автомобили. То е въз основа на данни, предадени на Комисията от държавите-членки относно броя на регистрираните нови леки пътнически автомобили и техните характеристики, включително специфични емисии на CO₂.

Договори, подписани от Комисията за целите на прилагане на директивата трябва да позволяват надзор и финансов контрол от нейна страна (или от оторизиран от нея представител) и одити от Европейската сметна палата, ако е необходимо и на място.

6.2. Оценка

6.2.1. Ex-ante оценка

Вж. оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение като работен документ на службите на Комисията. Въздействията на всички предложени мерки са оценени от икономическа, социална и екологична гледна точка.

6.2.2. Предприети мерки след междинната/ex-post оценка (поуки от подобен опит в миналото)

6.2.3. Условия и честота на извършване на оценките в бъдеще

Прегледът на дейността ще се осъществява в съответствие с член 10.

7. МЕРКИ ПРОТИВ ИЗМАМИ

Изцяло се прилагат стандартите за вътрешен контрол № 14, 15, 16, 18, 19, 20 и 21, както и принципите на Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета относно Финансовия регламент, приложим за общия бюджет на Европейските общности.

Комисията гарантира, че когато са изпълнени действия, финансирани в рамките на настоящото предложение, финансовите интереси на Общността са защитени чрез прилагане на предпазни мерки срещу измамите, корупцията и други незаконни действия посредством ефективни проверки и чрез възстановяване на неправилно платени суми и че при открити нарушения ще прилага ефективни, пропорционални санкции с възпиращ ефект в съответствие с Регламенти (ЕО, Евратом) № 2988/95 и (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета, и с Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета.

За да се предотвратят измами при прилагането на член 7 в член 6 и свързаното приложение II е предвидена сериозна система за мониторинг и отчитане. Освен това в член 6 параграф 8 се предвижда, че Комисията може да приема насоки за мониторинг и отчитане, които държавите-членки ще са задължени да спазват.

8. ПОДРОБНИ СВЕДЕНИЯ ОТНОСНО СРЕДСТВАТА

8.1. Цели на предложението, изразени във финансови разходи

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

(Посочете действията и резултатите)	Вид резултат	Среден разход	Година 2010		Година 2011		Година 2012		Година 2013		Година 2014		2015 г. и след това		ОБЩО	
			Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи
ОПЕРАТИВНА ЦЕЛ № 1 – прилагане на система за мониторинг и докладване																
Дейност 1 – събиране и анализ на данни																
Средна маса на новите пътнически леки автомобили	Изследвания	0,20	1	0,200											1	0,20
Събиране и анализ на получените данни – централен регистър на данни	Обслужване и IT система	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
ОБЩО РАЗХОДИ				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Административни разходи

8.2.1. Брой и вид на човешките ресурси

Видове длъжности		Персонал, който трябва да бъде назначен за управление на дейността, като се използват налични и/или допълнителни средства (брой длъжности/ЕПРВ)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Длъжностни лица или временен персонал ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Персонал, финансиран ²⁸ от статия XX 01 02							
Друг персонал, финансиран ²⁹ по статия XX 01 04/05							
ОБЩО		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Описание на задачите, произтичащи от дейността

През първите години (2010—2012 г.) основните задачи, произтичащи от настоящото действие ще са свързани с консолидацията на схемата за мониторинг чрез даване на насоки на държавите-членки и надграждане върху предходни дейности по мониторинг на държавите-членки, създадени с Решение 1753/2000/ЕО (което се отменя с регламента). В допълнение към насоките при мониторинга, Комисията ще трябва да поддържа централен регистър с докладваните данни, да уведомява производителите на леки автомобили за данните, свързани с тях, които са докладвани от държавите-членки, да прави данните общодостъпни и след 2011 г. да публикува ежегоден мониторингов доклад. Освен това, считано от 2013 г. ще трябва да се осигури събирането на премии за свръхемисии при неспазване на разпоредбите.

8.2.3. Източници на човешки ресурси (задължителни)

- ☐ Поставе, текущо разпределени за управление на програмата, която трябва да бъде заменена или продължена

²⁷ Разходите за него НЕ са включени в референтната сума.

²⁸ Разходите за него НЕ са включени в референтната сума.

²⁹ Разходите за който са включени в референтната сума.

- ☐ Поставе, предварително разпределени в рамките на Годишната политическа стратегия/Предварителния проектобюджет (ГПС/ППБ) за година n
- ☐ Поставе, които трябва да бъдат поискани в следващата процедура в рамките на ГПС/ППБ.
- ☒ Поставе, които трябва да бъдат прехвърлени чрез използване на наличните ресурси в рамките на службата по управлението (вътрешно прехвърляне)
- ☐ Поставе, необходими за година n, въпреки че не са предвидени в ГПС/ППБ за съответната година

8.2.4. Други административни разходи, включени в референтната сума (XX 01 04/05 – Разходи за административно управление)

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Бюджетен ред (номер и наименование)	Година 2010	Година 2011	Година 2012	Година 2013	Година 2014	Година 2015 и след това	ОБЩО
1 Техническа и административна помощ (включително разходи за съответния персонал)							
Изпълнителни агенции ³⁰							
Друга техническа и административна помощ							
- intra muros							
- extra muros							
Общо техническа и административна помощ	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Финансови разходи за човешки ресурси и свързаните с тях разходи, които не са включени в референтната сума

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Вид човешки ресурси	2010	2011	2012	2013	2014	2015 г. и по-нататък
Длъжностни лица и временен персонал (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Персонал, финансиран по статия XX 01 02 (служители от помощния персонал, външни национални експерти, договорно нает персонал и т.н.) (посочете бюджетния ред)						

³⁰

Трябва да се посочи конкретната законодателна финансова обосновка за засегнатата/ите изпълнителни агенции.

Обща стойност на разходите за човешки ресурси и свързаните с тях разходи (НЕвключени в референтната сума)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Изчисление - Служители и временен персонал

Да се направи препратка към точка 8.2.1., ако е необходимо

Стандартната заплата за 1 длъжностно лице или временно нает персонал, предвидена в точка 8.2.1. е 0,117 млн. евро.

Изчисление – Персонал, финансиран по статия XX 01 02

Да се направи препратка към точка 8.2.1., ако е необходимо

8.2.6. Други административни разходи, които не са включени в референтната сума

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 и след това	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Командировки	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Заседания и конференции	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Комитети ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Проучвания и консултации							
XX 01 02 11 05 – Информационни системи							
2 Общо други разходи за управление (XX 01 02 11)							
3 Други разходи от административен характер (посочва се включително бюджетния ред)							

³¹

Посочва се видът на комитета и групата, към която принадлежи.

Общо административни разходи, различни от човешки ресурси и свързаните с тях разходи (НЕвключени в референтната сума)	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Изчисление — Други административни разходи, които не са включени в референтната сума.

От 2010 г. до 2012 г. 5 мисии годишно при разходи 1 000 EUR на мисия. След 2013 г., 8 мисии годишно.

Среци на Регулаторния комитет, създаден с регламента (единични разходи: 30 000 EUR на среща) се предвижда да се осъществяват два пъти всяка година през първите две години и веднъж годишно след това.

Експертни срещи по специфични въпроси, свързани с прилагането на регламента (единични разходи: 30 000 EUR на среща) се предвижда да се осъществят два пъти през 2010 г. и веднъж годишно след това.

Нуждите от човешки и административни ресурси ще бъдат покрити със средствата, предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства.