

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 27.10.2010
COM(2010) 1252 окончателен

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружаващ документ към

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2000/25/ЕО по отношение на разпоредбите за тракторите, пуснати на пазара по силата на механизма на гъвкавост

Обобщение на оценката на въздействието

{COM (2010) 607}
{SEC (2010) 1251}

Настоящият доклад е обвързващ само за службите на Комисията, участвали в подготовката му, и не предопределя окончателната форма на което и да е от решенията, които Комисията ще вземе

1. КОНТЕКСТ И ДЕФИНИРАНЕ НА ПРОБЛЕМА

С Директива 2000/25/ЕО¹ за емисиите от тракторите се регулират емисиите в отработилите газове (въглероден оксид (СО), въглеродороди (НС), азотни оксиди (NOx) и прахови частици (PM) от дизелови двигатели, монтирани на селскостопански и горски трактори (наричани по-долу „трактори“). Посочената директива съответства напълно на Директива 97/68/ЕО за извънпътната подвижна техника (ИПТ), по отношения на която наскоро бяха изготвени подобно предложение и доклад за оценка на въздействието.

В Директива 2000/25/ЕО се определят максималните позволени равнища на емисии в отработилите газове за различните видове трактори в зависимост от мощността на монтирания двигател. Освен това в директивата са включени серии от фази на пределни стойности на емисиите с увеличаващи се по строгост изисквания и съответни срокове за съобразяване с тези изисквания. Производителите на трактори трябва да гарантират, че при пускането на пазара на произвежданата от тях техника, използваните в нея нови двигатели отговарят на пределните стойности.

С Директива 2005/13/ЕО² се изменя първоначалната директива за тракторите и се въвежда приложимата понастоящем фаза на пределни стойности на емисиите за повечето дизелови двигатели (известна като фаза III А). Посочените пределни стойности ще бъдат заменени с по-строгите пределни стойности на фаза III Б, които ще влизат постепенно в сила в зависимост от категорията по мощност, и ще се засегнат превозните средства, пускани на пазара след 1 януари 2011 г. Периодът за одобряване на типа на тези двигатели започна на 1 януари 2010 г. Тъй като пределните стойности на фаза III Б са по-стриктни, съществуващите понастоящем двигатели трябва да претърпят изменения и да бъдат повторно проектирани, за да се осигури спазване на новите пределни стойности. Повторното проектиране засяга производителите на трактори, които трябва да приспособят дизайна на своите превозни средства, така че те да съответстват на изменените двигатели. Това е процедура, която отнема време и средства; необходимите усилия зависят в голяма степен от изискваните промени в двигателите и корпуса на трактора, в който ще се монтира двигателят.

С Директива 2005/13/ЕО беше въведен и така нареченият „механизъм на гъвкавост“ за улесняване на прехода между различните фази на пределни стойности на емисиите. Механизмът на гъвкавост позволява на даден производител на трактори през периода между две последователни фази на пределни стойности на емисиите в отработилите газове да пусне на пазара ограничен брой трактори, оборудвани с двигатели със запалване чрез сгъстяване (дизелови двигатели), които все още отговарят на пределните стойности на емисиите в отработилите газове от предходната фаза. Даден производител на трактори има възможност да пусне на пазара: 1) за всяка категория по мощност на двигателя — ограничен брой трактори, който не превишава 20 % от годишните продажби на трактори на този производител (изчислени като средна стойност на продажбите в ЕС през последните 5 години) или 2) определен брой трактори, както е предвидено в директивата. Втората възможност е предвидена за използване от по-малки предприятия, произвеждащи по-малко трактори.

¹ ОВ L 173, 12.7.2000 г., стр. 1.

² ОВ L 55, 1.3.2005 г., стр. 35.

Механизмът на гъвкавост е разработен с цел:

- да позволи безпроблемната интеграция на приложимите към тракторите нови изисквания за двигателите. Повечето производители на трактори нямат собствено производство на двигатели, а трябва да ги купуват от производителите на двигатели. След като производителят на двигатели бъде сигурен, че двигателят и устройството за вторична обработка³ са на задоволително равнище и че са готови за производство, производителят на трактори може да направи следващите стъпки, като ги монтира и оптимизира на превозното средство и направи постъпки да получи одобрение на типа. Описаната ситуация няма аналог, като се имат предвид другите производители на (най-вече пътни) превозни средства, които могат да разработват и произвеждат едновременно както превозното средство, така и двигателя.
- да осигури необходимата среда за производителите на трактори, за да могат те първоначално да разработват и приспособяват трактори, чиито обеми на продажба са големи, и които срещат по-малко проблеми, а след това да използват натрупания опит, за да адаптират останалите трактори, произвеждани в малки серии, за определени пазарни ниши. Този опит позволява адаптирането на останалите превозни средства да бъде не толкова скъпо.
- избягване на твърде голямо въздействие при прехода към следващата фаза при продуктите, произвеждани в малки серии, тъй като разработката на посочените серии изисква относително високи фиксирани разходи.

Директива 2000/25/ЕО за емисиите от тракторите съответства напълно на директивата за извънпътната подвижна техника (ИПТ) и в нея са включени специфичните за тракторите изисквания, предвидени в рамковата Директива 2003/37/ЕО, както и фази III А, III Б и IV, график и механизъм на гъвкавост. Тъй като разпоредбите за тракторите са съгласувани с онези за ИПТ, текстът на настоящата оценка на въздействието се основава на оценката на въздействието по отношение на механизма на гъвкавост за ИПТ. При получаването на специфична за тракторите информация беше налице една обща трудност. Източници като Евростат разглеждат тракторите като част от „селскостопанската техника“ и не показват информация за тях отделно. Тъй като съществуват прилики между ИПТ и тракторите по отношение на двигателите, могат да се използват и някои от данните за ИПТ.

Какъв е проблемът?

Подобно на ситуацията с производителите на ИПТ, технологичното предизвикателство пред производителите на трактори е в това, че със следващото поколение двигатели трябва да се постигне ограничаване на емисиите по отношение на PM и NO_x, сравнимо с онова, което е изисквано и внедрявано в пътните превозни средства (камиони, автобуси и др.) и двигателите за тях. Това не е възможно в рамките на използваната понастоящем технология. Необходими са по-нататъшни изследвания и технологично развитие от страна на промишлеността, за да се гарантира, че тракторите могат да бъдат пускани на пазара с двигатели, които съответстват на фаза III Б.

³ Монтирано заедно с двигателя допълнително оборудване, което химически или физически намалява емисиите в отработилите газове, изхвърляни от двигателя, преди да ги изпусне в атмосферата – напр. филтър за твърди частици, катализатор за поглъщане на NO_x или селективна каталитична редуцираща система.

Съществуват приблизително 40 производители на трактори (повечето от които са включени в някоя от 6-те големи групи) в ЕС, произвеждащи значително разнообразие от трактори, които трябва да съответстват на пределните стойности за емисиите, определени в директивата, докато двигателите се произвеждат само от няколко големи предприятия (приблизително 10 производители в ЕС и 20 в целия свят). Само няколко големи производители на трактори сами произвеждат двигателите за тях. Адаптирането на превозните средства може да се извърши от производителите на трактори само след приключването на конфигурирането на двигателя, тъй като процедурата по повторно проектиране не може да се извърши успоредно с адаптирането (с изключение на производителите, произвеждащи сами двигателите за тракторите си) Според информация от промишлеността, общият оборот при производството на трактори през 2008 г. е достигнал 8 млрд. EUR. Работните места, пряко свързани с производството на трактори, са 24 000, а други 10 000 работни места имат непряка връзка с него.

Влияние на кризата

От началото на 2009 г. насам повечето от установените в ЕС производители на трактори се сблъскаха с неочаквани значителни трудности, породени от световната финансова и икономическа криза. Резкият спад на продажбите доведе до значително намаление на приходите и на наличния капитал за финансиране на технологичните изследвания и разработки, необходими за оборудване на тракторите с двигатели, които отговарят на изискванията на фаза III Б във всички категории по мощност и за всички приложения, в определените в директивата срокове. Предприятията насочват приоритетно разходите за разработки и внедряване към продукти с големи обеми на продажба – действителни или потенциални. Тези продажби осигуряват на бизнеса приходите, които могат да се използват за разработки и внедряване за намирането на технически решения, приложими за по-малки пазарни ниши.

Пазарът на трактори започна рязко да се свива пред първото тримесечие на 2009 г.⁴ броят на продадените за 2009 г. единици намаляха с 20 % (180 000 в ЕС15 за 2008 г. Не са достъпни данни за ЕС12; за всички видове оборудване тази стойност вероятно е 15 % от общото количество). Според сдружението на промишлеността (СЕМА), през 2009 г. оборотът е намалел с 20—25 % в сравнение с 2008 г.. Това е следствие от намаляването на търсенето надолу по веригата. Производителите на трактори очакват допълнително намаление от още около 5-10 % през 2010 г. Данните за първото тримесечие на 2010 г. показват намаление от 22 % в сравнение с 2009 г.⁵

Промишлеността на бе в състояние да направи всички необходими изследвания и разработки, което понастоящем се утежнява от въздействието на кризата. Съществува опасност през 2011 г. да няма съвместими с фаза III Б трактори, или наличните трактори да бъдат недостатъчни. Същевременно, на пазара не могат да бъдат пуснати достатъчно трактори, съвместими с фаза III А. Това означава, че по-старите трактори трябва да останат в експлоатация по-дълго, което предполага увеличение на замърсяването и изисква по-скъпа

⁴ Позоваване: Писмо на СЕМА и приложеният към него документ „Background material for the Request to Enlarge Flexibility from 20% to 50% for Stage III B“ от 14.7.2009 г., адресирано до заместник-председателя на Комисията G. Verheugen. Допълнителна информация за пазарния дял може да бъде намерена в изследването „Competitive analysis of the EU Mechanical Engineering“, стр. 4, което може да бъде намерено на интернет адрес: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/companalysis-eu-mechengin.pdf

⁵ Източник: СЕМА, Юни 2010 г.

поддръжка, а производителите могат да фалират и/или да са принудени да освобождават персонал и др.

2. ИМА ЛИ ЕС ПРАВО ДА ДЕЙСТВА?

Законовото основание за тази инициатива е същото, както и за директивата за емисиите от тракторите – Директива 2000/25/ЕО, а именно член 114 от Договора за функционирането на ЕС. Предложението зачита принципа за субсидиарност, тъй като изменението на директивата е възможно само на равнището на Съюза. Държавите-членки не могат самостоятелно да предприемат действия по ограничаване на емисиите и свързаните с тях крайни срокове. Поради това е необходимо действие на равнището на ЕС, като то е от полза и за поддържането на вътрешния пазар за трактори.

3. ЦЕЛИ

Общата цел на предложението е да се запази икономическото развитие на промишлеността, произвеждаща трактори, и да се поддържа високо равнище на защита на околната среда.

Таблицата по-долу описва общите, специфичните и оперативните цели.

ОБЩИ	СПЕЦИФИЧНИ	ОПЕРАТИВНИ
1. Поддържане на функционирането на вътрешния пазар на трактори	<p>1. Поддържане на равнопоставени условия на конкуренция за производителите на трактори чрез подкрепяне на хармонизирана регулаторна рамка във всички държави-членки (като с това се елиминира опасността от различия между държавите)</p> <p>2. Предотвратяване на предвидимото задълбочаване на вече тежката икономическа ситуация за производителите на трактори, породена от икономическата криза.</p> <p>3. Гарантиране, че търсенето на нови трактори може да бъде задоволено от промишлеността.</p>	<p>1. Въвеждане на рентабилни и навременни мерки, които да позволят на производителите от ЕС да продължат да продават трактори при едни и същи правила в целия ЕС, а потребителите – да заменят остарелите трактори</p> <p>2. Даване на възможност на производителите на трактори да получават приходи, които могат да бъдат използвани за инвестиции в необходимите изследвания и разработки, за да се покрият предвидените пределни стойности за емисиите.</p>
2. Опазване на околната среда.	1. Намаляване на риска по-старите, по-замърсяващи (произведени преди фаза III A) трактори да не могат да бъдат заменени от по-нови и по-чисти трактори, т.е. гарантиране, че потенциалът за намаляване на емисиите чрез заменяне на	1. Създаване на възможност за заменяне на по-старите, по-замърсяващи и по-малко икономични двигатели и трактори с по-малко замърсяващи такива чрез коригиране на изискванията за емисиите така, че търсенето на

	<p>остарелите трактори не е застрашен.</p> <p>2. Продължаване на стимулите за промишлеността да инвестира в изследванията и разработките, необходими за проектиране на по-малко замърсяващи трактори, отговарящи на предвидените бъдещи фази за пределните стойности на емисиите.</p>	<p>нови трактори да може да бъде задоволено с най-чистите нови модели</p> <p>2. Изпращане на промишлеността на ясен сигнал, че е необходимо по-нататъшно намаляване на емисиите, и че настоящият курс към намаляване на емисиите ще бъде продължен.</p>
--	---	---

4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКАТА

Бяха набелязани следните варианти за справяне с определените проблеми:

Вариант 1 – Не се предприемат действия = изходен вариант

Разпоредбите на настоящия механизъм на гъвкавост не се променят, т.е., продължава да се прилага стойността 20 % (или абсолютен брой двигатели).

Вариант 2 – Предоставяне на държавно гарантирани заеми за купуване на двигатели на склад, произведени през т. нар. период за разпродажба

В член 4 от Директива 2000/25/ЕО се изтъква, че изискванията се отлагат с две години по отношение на двигатели, произведени преди споменатата дата, като „споменатата дата“ е един от крайните срокове, посочени в точка 2 от същия член, след които двигателите и тракторите вече не могат да бъдат пускани в експлоатация.

Докато е в сила фаза III А, промишлеността може да произвежда двигатели и трактори и да ги складира на територията на ЕС. Тези двигатели, отговарящи на фаза III А, се произвеждат, за да се поддържа промишлеността в работещо състояние и да се покриват нуждите на други държави, в които ограниченията по отношение на емисиите в отработилите газове не са толкова строги, колкото в ЕС След началото на прилагането на фаза III Б (между 1.1.2010 г. и 1.1.2013 г. в зависимост от категорията на мощност), оставените на склад двигатели и трактори могат да бъдат пускани на пазара за период от две години. Този вариант предполага използването на държавно гарантирани заеми, отпускани на производителите на трактори с цел последните да купуват двигатели от фаза III А на склад.

Вариант 3 – Прилагане на схема за бракуване.

Използването на схема за бракуване може да се реализира като субсидия, отпускана на потребителите като стимул за купуване на нов трактор с двигател, удовлетворяващ изискванията на фаза III Б.

В рамките на този вариант, собственикът на по-стар, замърсяващ в по-голяма степен трактор предоставя последния за бракуване (унищожаване, рециклиране и т.н.). Национален публичен орган ще гарантира изплащането на фиксирана сума на собственика на бракувания

трактор. Собственикът ще получи средствата по банков път или чрез данъчната система, когато докаже покупката на новия трактор.

Вариант 4 – Прилагане на алтернативни разпоредби в рамките на механизма на гъвкавост

При този вариант ще бъдат осигурени допълнителни единици по механизма на гъвкавост при прехода от фаза III А към фаза III Б. Не се предвиждат допълнителни мерки за бъдещите фази.

- Вариант 4.1 – Прилагане на диференциран процент в рамките на механизма на гъвкавост

Този вариант предполага прилагане на диференциран процент за всеки от различните типове трактори, според специфичните преходни проблеми, породени от преминаването от фаза III А към фаза III Б, а също и подобен подход по отношение на определения брой единици.

- Вариант 4.2 – Увеличаване на прилагания по механизма на гъвкавост процент на 50 %

Този вариант предполага увеличаването на прилагания по механизма на гъвкавост процент от 20 % на 50 % за всички видове трактори. Определеният максимален брой двигатели ще бъде съответно изменен.

- Вариант 4.3 – Увеличаване на прилагания по механизма на гъвкавост процент на 80%

Този вариант предполага увеличаването на прилагания по механизма на гъвкавост процент от 20 % на 80% за всички видове трактори. Определеният максимален брой двигатели ще бъде съответно изменен.

- Вариант 4.4 – Разширяване на действието на механизма на гъвкавост при определени условия с предвиждане на санкции

За да се продължи стимулирането на разработването на отговарящи на изискванията на фаза III Б двигатели, може да се въведе система, при която допълнителното използване на механизма на гъвкавост при преминаването от фаза III А към фаза III Б ще доведе до плащането на санкция след определен брой години. Това би запазило стимула на производителите на трактори да разработват трактори, оборудвани с двигатели, отговарящи на изискванията на фаза III Б, и да прибегват до допълнително използване на механизма на гъвкавост само в минималната степен, която им е необходима. Това изисква размерът на санкцията да бъде точно определен.

- Вариант 4.5 – Прилагане на система за търговия

За механизма на гъвкавост би могло да се разработи система, подобна на Схемата на Европейския съюз за търговия с квоти за емисии. Може да се установи система, при която дружествата, които не са използвали в пълна степен механизма на гъвкавост, да могат да продават правата си за ползване на този механизъм на дружества, които имат нужда от допълнителни бройки в рамките на механизма на гъвкавост. Тази схема би изисквала наличието на механизъм за продажба на права в рамките на механизма на гъвкавост (разрешителни) и система за наблюдение на схемата. Цената на всяко разрешително в рамките на механизма на гъвкавост би се определяла от пазара.

Вариант 4.6 – Заместване на механизма на гъвкавост с комбинация от механизъм на гъвкавост за тракторите и АВТ, както се прилага в САЩ.

Възможно е за производителите на двигатели да бъде разработена схема АВТ, подобна на прилаганата в САЩ, както и механизъм на гъвкавост за производителите на трактори.

5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ВАРИАНТИТЕ

Вариантът на политиката, при който **не се предприемат никакви действия** не би бил ефективен с оглед на постигането на целите. Промислеността ще продължи да се бори със съществуващия икономически климат и няма да може да предложи трактори за фаза III Б. В този случай промислеността не би била в състояние да предложи на пазара продукти извън рамките на 20 % по механизма на гъвкавост, вследствие на което някои предприятия биха преустановили дейността си, което би довело до загуба на работни места.

Поради икономическия климат, клиентите на производителите на трактори в настоящия момент са много по-предпазливи по отношение на купуването на нови трактори. Потребителите съкращават инвестиционните разходи като удължават използването на старите трактори и не купуват нови, по-малко замърсяващи трактори, като по този начин в краткосрочен план причиняват значителни щети на околната среда. Освен това, поддръжката на техните стари трактори в работно състояние изисква повече средства.

Би било твърде сложно да се създаде система за **заеми** за краткото време, което се изисква, поради това че пределните стойности за фаза III Б ще се прилагат от 2011 г. нататък. Времето за разработване на работеща система не би било ефективно с оглед на посрещането на непосредствените нужди на промислеността. Биха били необходими допълнителни средства от ЕС / от национални източници, за да бъде създадена и регулирана посочената система. Тя не би могла да помогне на предприятията, които изпитват затруднения да финансират изследванията и разработките, с които се цели преминаване към фаза III Б. Предприятията, които не са готови за фаза III Б, ще трябва да отделят средства за изследвания и разработки.

Друга възможност даден производител на трактори да продължи дейността си е да купи **съхранявани на склад** двигатели от производител на двигатели, така че да може да продължи да продава трактори, отговарящи на фаза III А. За да бъдат използвани след съхраняване на склад, продължило повече от три месеца, двигателите трябва да бъдат подложени на продължителна и скъпа специална процедура⁶, чиято цена може да достигне до 5 % от продажната цена на двигателя.

Може да се изтъкне аргументът, че стимулирането на производството на повече двигатели, отговарящи на фаза III А, би довело до наличието на голям брой двигатели от този тип, вместо до разработването на по-чисти двигатели, отговарящи на изискванията на фаза III Б; това би имало възпиращо въздействие по отношение на иновациите и разработването на по-екологосъобразни трактори. Поради това заем за купуване на съхранявани на склад двигатели, отговарящи на фаза III А, би намалил стимулите за проектиране на по-екологосъобразни трактори, отговарящи на фаза III Б. Освен това, при този вариант

⁶ Когато двигателят се произвежда, за да бъде съхраняван на склад, той се напълва със специално масло. Когато двигателят се постави в трактора, маслото трябва да се смени с друго специално масло и като се използва специално гориво, двигателят се оставя да работи няколко часа. След това маслото отново трябва да се смени с обикновено, а двигателят трябва да работи известно време с обикновено гориво, след което двигателят е готов за продажба, като експлоатацията му е безопасна. Необходимото за процедурата време и нейната стойност зависят от размера и мощността на двигателя.

възникват въпроси за неговата съвместимост с разпоредбите на ЕС относно държавните помощи.

Използването на субсидия за **бракуване** ще насърчи потребителите да купуват нови трактори с по-чисти двигатели, отговарящи на фаза III Б, при условие че унищожават своя по-стар и по-замърсяващ трактор. Субсидията за бракуване ще окуражи купуването на отговарящи на фаза III Б трактори и ще има положително въздействие по отношение на околната среда. Тя обаче няма да подпомогне производителите на трактори да финансират изследванията и разработките, с които да се направят достъпни тракторите, отговарящи на фаза III Б. Остава под съмнение дали перспективата за прилагане на схема за бракуване би била достатъчна да склони банките да отпускат допълнителни заеми на производителите на трактори за целите на научноизследователската и развойната дейност. Освен това, ако държавите-членки приложат по различни начини схемата за бракуване, това би довело до раздробяване на вътрешния пазар и до нарушаване на конкуренцията. При всички случаи, на Комисията не е известно която и да било държава-членка да планира въвеждането на схеми за бракуване в този сектор.

Прилагането на **диференциран процент** в рамките на механизма на гъвкавост за различните видове трактори в зависимост от проблемите, пред които са изправени при прехода от фаза III А към фаза III Б, не може да се реализира поради липсата на специален опис на тракторите в различните категории, както и поради липсата на съответна система за надзор на броя продажби.

Увеличаване на прилагания по механизма на гъвкавост процент на 50 % за всички трактори и пропорционално коригиране на определения брой единици трябва да отчете въздействието върху околната среда, социалното и икономическото въздействие. Въздействието върху околната среда за всякаква извънпътна подвижна техника (ИПТ) беше определено в рамките на оценката на въздействието на прилагането на механизма на гъвкавост за ИПТ въз основа на външните разходи на изчислените емисии. Тъй като в Евростат и в базите данни на организациите за опазване на околната среда няма никаква специфична за тракторите информация, не е възможно да се даде по-конкретна информация единствено за тракторите. Естеството на въздействието обаче е сходно за тракторите и за всякаква извънпътна подвижна техника.

Разходите във връзка с околната среда са разходите, генерирани от допълнителните емисии от двигателите, пуснати на пазара при прилагания по механизма на гъвкавост процент, равен на 50 %, в сравнение с настоящото положение, при което този процент е 20 %.

Според използваната методика, основана на нетната настояща стойност (ННС), разходите във връзка с околната среда по вид замърсител при процент на гъвкавост, равен на 50 %, сравнени с разходите при настоящата стойност на процента на гъвкавост от 20 %, са от порядъка на:

Замърсител	50 % гъвкавост за всякаква ИПТ	50 % гъвкавост за трактори
PM	200	80 – 90
NO _x	350	130 – 150
Общо	550	210 - 240

Посочените цифри (милиони EUR) са общите разходи за периода 2008—2030 г., докато за настоящата оценка на въздействието ползата беше изчислена за периода от три години, обхванат от предложението, придружаващо настоящия документ. Посочените за тракторите стойности са изчислени въз основа на предположението, че относителният дял на тракторите в замърсяването ще остане непроменен.

Предполагаемото въздействие на разширения механизъм на гъвкавост е 0,3 % от общите емисии (както на PM, така и на NO_x) на всякаква намираща се в експлоатация ИПТ за първата година.

От друга страна, увеличаването на прилагания по механизма на гъвкавост процент би позволило на производителите да продължат да продават трактори и по този начин да генерират приходи за финансиране на разходите за изследвания и разработки за трактори, отговарящи на фаза III Б. Както по отношение на оценка на въздействието от ИПТ, очаква се икономическите ползи да надхвърлят щетите, причинени на околната среда.

Като алтернатива по отношение на увеличаването на 50 % на прилагания по механизма на гъвкавост процент, може да се разгледа отлагането на въвеждането на фаза III Б до въвеждането на фаза IV. Това би довело до забавяне с три години на ефекта от намаляване с 90 % на пределните стойности за емисиите на PM. Комисията също така е на мнение, че подобно увеличаване на прилагания по механизма на гъвкавост процент за въвеждането на фаза IV не следва да се разглежда; както бе заявено по-горе, извършената в областта на изследванията и разработките дейност следва да гарантира, че това увеличаване не е оправдано. Комисията ще информира за това заинтересованите страни.

Увеличаване на прилагания по механизма на гъвкавост процент на 80% за всички трактори и пропорционално коригиране на определения брой единици, както при вариант 4.2, със следните разлики: дял от 80 % не би отговарял на предложението за ИПТ (50 %); механизмът на гъвкавост би бил по-близо до системата, прилагана в САЩ, при запазване на основната система на ЕС; това би довело до по-големи щети за околната среда, като същевременно промишлеността заяви, че не ѝ е необходима толкова голяма стойност, за да бъде в състояние да се съобрази с директивата.

Използването на **механизма на гъвкавост при определени условия с предвиждане на санкции** би намалило опасенията за нарушаване на конкуренцията поради увеличаване на прилагания по механизма на гъвкавост процент. Налице е обаче липса на достъпна информация за съответствието на тракторите, което може да доведе до значителна тежест за компетентните национални органи, което от своя страна прави този вариант на практика неосъществим, а подготовката и прилагането на подобен механизъм би довело до разходи (свързани с уведомяване и надзор), които са непропорционални по отношение на ползите, които би донесло неговото прилагане.

Система за **търговия в рамките на механизма на гъвкавост**, при която дружествата биха могли да купуват допълнителни права за производство по механизма на гъвкавост от дружества, които нямат нужда от тях, би била силен стимул за възможно най-бързо съобразяване с новите пределни стойности за емисиите. В краткосрочен план обаче създаването на подобна сложна система би било непропорционално на очакваните резултати.

Също така, както е обяснено по-горе, системата **АВТ** не може да се разглежда като осъществим вариант. Съветът и Парламентът вече отхвърлиха този вариант.

Сравнение на изброените варианти:

	Ефективност	Ефикасност	Съгласуваност	Осъществимост
Вариант 1 – Изходен вариант	неефективен	неефикасен	отчасти съгласуван	осъществим
Вариант 2 – Отпускане на държавни заеми за финансиране на съхраняване на склад на двигатели, отговарящи на фаза ША	отчасти ефективен	неефикасен	несъгласуван	осъществим при наличие на желание от страна на държавите- членки
Вариант 3 – Национални схеми за бракуване	отчасти ефективен	неефикасен	отчасти съгласуван	неосъществим
Вариант 4.1 – Диференциран процент	ефективен	ефикасен	съгласуван	неосъществим
Вариант 4.2 – 50 % гъвкавост	ефективен	ефикасен	съгласуван	осъществим
Вариант 4.3 – 80% гъвкавост	ефективен само по отношение на цел 1	неефикасен поради компромис по отношение на опазването на околната среда	съгласуван с политиката за опазване на околната среда	осъществим
Вариант 4.4 – Механизъм за санкции	ефективен	неефикасен	съгласуван	неосъществим
Вариант 4.5 – Схема за търговия	ефективен	отчасти ефикасен	съгласуван	неосъществим
Вариант 4.6 – АВТ	ефективен	отчасти ефикасен	съгласуван	неосъществим

5.1. Заключение

С оглед на направения анализ, заключението е, че увеличаването на прилагания по механизма на гъвкавост процент до 50 % е най-подходящата мярка да се гарантира, че целите на политиката ще бъдат постигнати.

6. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

След прилагането и завършването на механизма на гъвкавост ще бъде направена оценка на въздействието на разпоредбите за разширяване на неговия обхват въз основа на информацията, предоставена от промишлеността и държавите-членки, каквото изискване вече е включено в Директива 2000/25/ЕО. Не се очаква следователно никакво увеличаване на разходите на производителите или на националните органи.

Използването на механизма на гъвкавост до края на 2013 г., промяната на броя на фалиралите предприятия и на равнищата на емисиите на NO_x и PM, приписвани на тракторите, биха могли да послужат за основни показатели за оценка на ефективността на настоящата инициатива.

Комисията има намерение в края на периода, определен в предложението към настоящия документ, т.е. през 2014 г., да оцени въздействието на преразгледаните мерки по отношение на механизма на гъвкавост и въз основа на получените резултати да направи необходимите изводи.