



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 11.7.2012 г.
SWD(2012) 214 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаваща

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

и

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства до 2020 г.

{COM(2012) 393 final}

{COM(2012) 394 final}

{SWD(2012) 213 final}

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаваща

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили до 2020 г.

и

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 510/2011 с оглед определянето на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки търговски превозни средства до 2020 г.

1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРОБЛЕМА

1.1. Същност на проблема

Автомобилният транспорт е един от малкото сектори, в които емисиите на CO₂ нарастват бързо и за периода от 1990 г. до 2008 г. са се увеличили с 26 %. От гледна точка на политиката на ЕС в областта на климата тази тенденция не отговаря на условията за устойчиво екологично развитие. Според представената от Комисията „Пътна карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност“¹ и Бялата книга за транспорта² до 2050 г. емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт трябва да намалее значително.

На лекотоварните превозни средства (ЛПС) се пада значителен дял от общите емисии, чийто източник е транспортът — около 13,5 % от общите емисии на CO₂ в ЕС и около 15 %, ако се отчитат и емисиите от доставките на гориво. С оглед на очакваното увеличение на парка от ЛПС е необходимо да продължи ефикасното прилагане на задължителните цели за емисиите на CO₂, за да се гарантира по-нататъшно намаление на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт.

Съгласно залегналия в регламентите двуетапен подход Комисията следва до края на 2012 г. да предложи условия за постигане на определените за 2020 г. цели. Предложенията за изменение на регламентите следва да бъдат формулирани „по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и допринася за социалната справедливост и устойчивостта“³. Това налага посочените в приложение I към регламентите формули относно целите за 2020 г. да бъдат актуализирани. Освен

¹ COM/2011/0112 окончателен

² Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM/2011/0144 окончателен.

³ Член 13, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 443/2009 и член 13, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 510/2011.

това е необходимо да се потвърди дали е осъществима целта за 2020 г. по отношение на микробусите. Под „условия“ се разбират аспекти на изпълнението, които оказват влияние върху това как се постигат целите за емисиите. Степента на възискателност на регламентите за 2020 г. се определя от залегналите в тях цели. Целите са определени в рамките на процедурата за съвместно вземане на решение и не подлежат на обсъждане при прегледа.

Двата регламента дават повод за несигурност по отношение на периода след 2020 г. Автомобилната промишленост обаче работи при цикъл на планиране, който изисква около десет години предварително да се знаят общите рамки за проектирането на ЛПС, както и по-кратък период от около пет години за по-конкретните решения относно вариантите, които реално ще бъдат произведени. Следователно е важно ориентировъчни насоки относно бъдещите намаления да се предоставят достатъчно рано, така че да се гарантира достатъчна сигурност в процеса на планиране.

1.2. Развитие на проблема, без да се предприемат нови действия от страна на ЕС

Ако не се предприемат никакви действия, целите за 2020 г. за емисии на CO₂ от леки автомобили и микробуси не биха могли да бъдат изпълнени и не би могло да се изисква намаление след 2015 г. и съответно — 2017 г. Това е така, тъй като целите за 2020 г. не биха могли да влязат в сила, без да е налице законодателство, с което се определят и прилагат условията по отношение на 2020 г. Това налага регламентите да бъдат изменени в съответствие с обикновената законодателна процедура. Без последващи действия от страна на ЕС допълнителното намаляване на емисиите на CO₂ от нови ЛПС вероятно ще бъде недостатъчно. Не може да се очаква и по-нататъшен напредък по отношение на горивната ефективност, тъй като фактите в ЕС и САЩ сочат, че при липса на нормативни изисквания или без големи увеличения в цените на горивото постигнатата ефективност в потреблението на гориво при ЛПС е умерена.

Този сценарий на „бездействие“ представлява база за сравнение при оценката на въздействието и формулирането на останалите включени в нея модели. В случай че не бъдат предприети нови действия от страна на ЕС, няма да бъдат постигнати следните ефекти от изпълнението на целите за 2020 г.:

- Приблизително 25-процентно намаление на потреблението на гориво за леките автомобили и микробусите, при което годишно от потреблението се спестяват около 25 млрд. EUR. Потреблението на енергия до 2030 г. ще намалее с около 25 милиона тона годишно нефтен еквивалент (mtoe), като в периода от 2020 г. до 2030 г. ще бъдат спестени общо около 160 mtoe. Очаква се в периода 2020 — 2030 г. по отношение на енергийната сигурност да бъдат постигнати общи ползи в размер на 20 млрд. EUR.
- Постепенно нарастване на използването на спестеното гориво от 27 млрд. EUR годишно за периода 2020 — 2025 г. до 36 млрд. EUR годишно през периода 2025 — 2030 г. Спестените разходи от внос на гориво ще се пренасочат към разходи за оборудване и технологии, които стимулират вътрешното търсене. Анализът „вложени ресурси—продукция“ сочи, че може да се очаква този ефект да доведе до ежегодното нарастване на БВП с около 12 млрд. EUR, а на разходите за работна ръка — с около 9 млрд. EUR.
- Прогнозираните икономии на гориво вследствие на изпълнението на целите за 2020 г. компенсират повече от достатъчно размера на очакваните разходи за

съответствие. Нетните разходи за обществото варират от минус 80 EUR до 230 EUR за тон избегнати емисии на CO₂ от леки автомобили⁴ и минус 172 EUR до 295 EUR от микробуси. Прогнозният размер на разходите зависи от цената на петрола, която за целите на анализа е между 90 USD и 140 USD за барел.

1.3. Засегнати заинтересовани страни

Основните групи заинтересовани страни, към които имат отношение регламентите, са населението, купувачите на превозни средства, производителите на превозни средства, доставчиците на автомобилни части и доставчиците на горива. Основните насоки на въздействие са следните:

- Населението на ЕС все по-силно усеща последствията от изменението на климата.
- По отношение на купувачите на превозни средства въздействието е по линия на възможни повишения на цените на превозните средства и по-ниски текущи разходи вследствие на намаленото потребление на гориво. Икономииите на гориво превишават нарастването на цените на превозните средства.
- Производителите на превозни средства са засегнати от задължението и необходимостта от въвеждане на технически мерки за намаляване на емисиите на CO₂. Това може да доведе до нарастване на производствените разходи и да окаже влияние върху продуктивния им портфейл. Същевременно те ще могат да се възползват от „предимството на първия“ и от възможността да продават модерни превозни средства с ниски емисии на CO₂ на други пазари.
- Очаква се доставчиците на автомобилни части да се възползват от нарасналото търсене на модерни технологии и от възможността да ги изнасят за други пазари.
- Доставчиците на горива вероятно ще бъдат изправени пред свито търсене на транспортни горива.
- Очаква се по-ниските цени да донесат ползи за другите потребители на горива и петрол.
- С изключение на транспорта, ще се намали натискът върху останалите отрасли, които са източници на парникови газове, допълнително да намалят емисиите, за да компенсират увеличените емисии от транспортния сектор.

2. АНАЛИЗ НА СУБСИДИАРНОСТТА

ЕС вече предприе действия в тази област с Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент (ЕС) № 510/2011, които стъпват върху разпоредбите на главата в Договора, посветена на околната среда (по отношение на леките автомобили — член 175 от ДЕО⁵, а за микробусите — член 192, параграф 1 от ДФЕС⁶). Единният пазар също е основание да се предприемат действия на равнището на ЕС, а не на равнището на държавите членки, с цел да се осигурят общи изисквания навсякъде в ЕС, като по този начин се сведат до минимум разходите на производителите.

⁴ При разходен вариант 2 и наклон от 60 %

⁵ Договор за Европейските общности, изменен от ДФЕС (вж. бележка под линия номер 6)

⁶ Договор за функционирането на Европейския съюз

3. ЦЕЛИ

ОБЩИ ЦЕЛИ

Осигуряване на висока степен на защита на околната среда в Европейския съюз и принос за постигане на целите на ЕС по отношение на изменението на климата, като същевременно се намали потреблението на петрол, така че да се постигне по-добра сигурност на енергийните доставки в ЕС, да се насърчат иновациите и да се засили конкурентоспособността на промишлеността на ЕС.

КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ

Осигуряване на постоянно и ефикасно прилагане на регламентите за емисиите на CO₂ от леките автомобили и микробусите, по-специално по отношение на целите за 2020 г.

ОПЕРАТИВНИ ЦЕЛИ

- *Да се гарантира, че целта за 2020 г. за емисиите на CO₂ от микробуси е осъществима.*
- *Да се гарантира, че ползите за околната среда, свързани с целите за 2020 г. за емисии на CO₂ от лекотоварни превозни средства, се постигат при ефективност на разходите.*
- *Да се гарантира, че условията за постигане на целите за 2020 г. не оказват неприемливи социални въздействия.*
- *Да се гарантира, че условията за постигане на целите за 2020 г. не са предпоставка за нежелани въздействия върху конкурентоспособността на автомобилния сектор на ЕС.*
- *Да се гарантира достатъчна сигурност за автомобилния сектор по отношение на бъдещите изисквания за емисии на CO₂ от лекотоварните превозни средства.*
- *Доколкото е възможно, да се сведат до минимум административната тежест и разходите за МСП, свързани с прилагането на регламентите.*

4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКАТА

4.1. Определяне на варианти за действие

При определянето на вариантите на политиката е възприет широк подход. Вариантите засягат въпроси, свързани със законовата уредба и практическото прилагане, и проблеми, залегнали в проучванията за анализ на възможните подходи за подобряване на ефективността на законодателството. Анализирани са следните аспекти:

- а) не се предприемат никакви мерки;
- б) потвърждаване на осъществимостта на целта за 2020 г. за микробусите;
- в) в рамките на всяко условие за постигане на целите за леките автомобили и микробусите са анализирани различни варианти:
 - различни показатели за полезност, както и различни форми и наклони на кривата на граничните стойности;

- такси за извънредно количество емисии (без промени или с корекции);
- дерогации (без продължаване, с продължаване или с корекции);
- екологични иновации (изтегляне или удължаване);
- въвеждане (без поетапно въвеждане на целите за 2020 г. или включване в поетапното въвеждане);
- облекчения (без продължаване, с продължаване или с изменение на схемата);
- спестяване и заемане;
- съчетаване на целите за леките автомобили и микробусите;
- претегляне на пробегата;
- граници в зависимост от превозното средство.

г) опростяване и намаляване на административната тежест;

д) приспособяване към нов цикъл на изпитване;

е) форма и високост на законодателството за периода след 2020 г.

4.2. Заключение от предварителната оценка на вариантите

Посочените въпроси бяха предмет на предварителна оценка, извършена въз основа главно на външни проучвания, както и на информация, получена от заинтересованите страни.

а) Не се предприемат никакви действия

Този вариант е изходният сценарий и при него целите за 2020 г. за леките автомобили и за микробусите няма да бъдат изпълнени поради това, че не са определени условията за тяхното постигане. Този вариант се отхвърля, защото противоречи на общите, конкретните и оперативните цели.

б) Потвърждаване на осъществимостта на целта за 2020 г. за микробусите

Данните за емисиите през 2010 г. показват, че намалението на емисиите, което остава да бъде постигнато, за да се изпълни целта за 2020 г., е значително по-малко, без да са настъпили съществени технологични промени. В сравнение с 2007 г. средните стойности на емисиите на CO₂ през 2010 г. са намалели във всички сегменти на производството на микробуси, макар и в различна степен при различните класове. Актуализираните криви на разходите показват по-голям потенциал за намаляване на емисиите и по-ниски разходи в сравнение с анализа за 2009 г. Оставащото време за реализиране на намалението е в съответствие със сроковете за разработване. В резултат на това бе направено заключението, че целта за 2020 г. за микробусите е осъществима.

в) Условия за постигане на целите за леките автомобили и микробусите

Условията, предмет на оценката, не се разглеждат като алтернативни решения, с изключение на поетапното въвеждане и спестяването и заемането, които е по-добре да не се съчетават. Така за всяко условие се прави оценка на набор от алтернативни варианти на политиката по отношение на целите, посочени в раздел 3.

Някои варианти, свързани с показателя за полезност, наклона на кривата на граничните стойности, промените в дерогациите, както и опростяването, са предмет на допълнителна оценка. Освен това се стигна до извода, че може би е желателно схемата за екологични иновации да продължи да се прилага. Що се отнася до таксите за извънредно количество емисии, понастоящем те са по-високи от пределните разходи за микробусите и като цяло съответстват на средните пределни разходи за леките автомобили. Като се има предвид, че в сравнение с леките автомобили целта за микробусите не е толкова възискателна и има вероятност от припокриване между някои по-едрогабаритни автомобили и микробусите, се стигна до заключението, че таксите следва да се запазят на сегашното равнище.

Поетапното въвеждане и облекченията не са предмет на по-нататъшен анализ. Смята се, че поетапното въвеждане вече не е необходимо предвид сегашното движение на нивата на емисиите от нови леки автомобили и очакванията общата цел да бъде постигната през 2020 г. Освен това въвеждането на допълнителни междинни цели би оскъпило това задължение за производителите поради по-малката гъвкавост. Поетапно въвеждане с крайни срокове след 2020 г. би било в разрез със замисъла на регламента и по този начин би довело до по-слабо намаляване на емисиите на CO₂. Освен това то би снизило степента на регулаторна сигурност за автомобилната промишленост, която се стреми да получи възвръщаемост от вече направените инвестиции в технологии за намаляване на CO₂. Тези аргументи важат в още по-голяма степен по отношение на микробусите, при които целта за 2020 г. може да се постигне по-лесно и с по-малко разходи. Облекченията за автомобили с ниски нива на емисии отпадат както за леките автомобили, така и за микробусите поради евентуалния обратен ефект с оглед постигането на общата цел. Този подход компрометира усилията, необходими по отношение на конвенционалните превозни средства, тъй като позволява те да бъдат източник на по-високи емисии и намалява цялостната разходна ефективност на политиката. Той противоречи и на целта за технологична неутралност. Тези неблагоприятни ефекти обаче биха могли да бъдат смекчени чрез прилагането на по-нисък коефициент и чрез въвеждане на горна граница по отношение на броя на автомобилите.

Други условия, които не са застъпени в сега действащите регламенти, например спестяване и заемане, съчетаване на целите за леките автомобили и микробусите, претегляне на пробег и установяване на граници в зависимост от превозното средство, също се изключват от по-нататъшния анализ, тъй като са или прекалено сложни, или противоречат на целта за сигурност на планирането и не гарантират постигането на целите по отношение на околната среда, или увеличават административната тежест, като налагат несъразмерно високи разходи за съответствие на някои производители, или тъй като липсват достатъчно надеждни данни за пробег при различните сегменти автомобили.

г) Опростяване и намаляване на административната тежест

Потенциалното опростяване на действащите понастоящем регламенти и намаляването на административната тежест са подложени на анализ от гледна точка на следните разпоредби: намаляване на броя на условията, опростяване на мерките по прилагането, опростяване на правилата за МСП и микропредприятията. Предварителният преглед на вариантите на политиката сочи необходимост от намаляване на броя на условията. Освен това мерките по прилагането могат да бъдат опростени главно по линия на предвидените разпоредби за преглед. Опростяването на правилата за МСП обаче чрез

въвеждането на праг „*de-minimis*“ и намаляването на административната тежест в резултат на по-гъвкава процедура за предоставяне на дерогации са предмет на допълнителен анализ.

д) Приспособяване към нов цикъл на изпитване

По отношение на приспособяването към новия цикъл на изпитване в регламентите и сега се съдържат разпоредби, с които се дават правомощия на Комисията да ги адаптира към нова процедура за изпитване. Малко вероятно е обаче ревизираната процедура за изпитване да бъде приета преди влизането в сила на изменените регламенти, поради което за момента не може да се пристъпи към адаптиране. За да се сведе до минимум несигурността, ще има възможност накратко да бъдат описани основните принципи и процедурата, които ще се използват за адаптиране на законодателството. Това би могло да внесе по-голяма сигурност за производителите, с което да се намалят разходите им за съответствие.

е) Форма и вискателност на законодателството за периода след 2020 г.

По отношение на регулаторния режим след 2020 г. е желателно да се публикува съобщение с консултативен характер. В него ще бъде представен анализът на Комисията относно алтернативните регулаторни подходи с примери за вероятната строгост на изискванията по отношение на бъдещите граници на емисиите на CO₂. Бъдещи промени в регулаторния подход, както и въвеждането на задължително равнище за намаляване на емисиите, ще бъдат осъществени на втори етап в рамките на законодателния процес.

4.3. Варианти за по-нататъшен анализ

Следните варианти ще бъдат предмет на подробен анализ.

Варианти за леките автомобили:

- Показател за полезност — маса и отпечатък;
- Функция на полезността — линейна;
- Наклон на кривата на граничните стойности — 60 % до 100 %;
- Промени по отношение на дерогациите — правило „*de minimis*“, изменение на дерогацията за тясноспециализирани производители;
- Опростяване и намаляване на административната тежест, свързана с дерогациите.

Варианти за микробусите:

- Показател за полезност — маса и отпечатък;
- Функция на полезността — линейна крива за масата и нелинейна крива за отпечатъка;
- Наклон на кривата на граничните стойности — 80 % до 100 %
- Промени по отношение на дерогациите — правило „*de minimis*“;
- Опростяване и намаляване на административната тежест, свързана с дерогациите.

5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Вариантите на политиката бяха оценени въз основа на целите, като бе отчетено и изискването измененията да се осъществят „по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и допринася за социалната справедливост и устойчивостта“.

Въздействие на вариантите по отношение на показателя за полезност

За леките автомобили анализът показва, че при преминаване от показателя маса към показателя отпечатък предимството от гледна точка на разходите не е голямо, тъй като когато за показател се използва масата, не са налице достатъчно стимули за олекотяване на автомобилите. Използването на масата като показател води до равномерно разпределение между различните сегменти превозни средства, но в резултат на това относителното нарастване на цената на по-малките автомобили е по-високо. Ако като показател за полезност се използва отпечатъкът, погрешните стимули за промяна на дизайна на автомобила са по-ограничени, при положение че кривата на граничните стойности не е твърде стръмна. Отпечатъкът ще позволи олекотяването на превозните средства да се използва по-мощно като вариант за осигуряване на съответствие, особено при потенциални бъдещи цели за периода след 2020 г. С промяна на показателя за полезност целта за сигурност на планирането не би била постигната, тъй като има голяма вероятност производителите да са планирали своите системи за постигане на съответствие до 2020 г. въз основа на запазване на сега действащия показател.

За микробусите отпечатъкът е по-нежелателен показател в сравнение с масата поради трудностите за производителите, произтичащи от промяна в рамките на 3 години, по-голям риск от погрешни стимули и необходимостта от използване на нелинейна функция на граничните стойности. Освен това разходите за производителите и нарастването на цените се разпределят по-неравномерно. На последно място, сигурността на планиране също е изложена на риск, особено с оглед на краткия срок между двете цели.

По отношение на иновациите е малко вероятно да има въздействие върху повечето начини за постигане на целите за 2020 г. както за леките автомобили, така и за микробусите, с изключение на олекотяването на превозното средство. В това отношение при използване на масата като показател за полезност не всички варианти са равнопоставени. Смята се, че изборът на показател за полезност за леките автомобили или микробусите е неутрален по отношение на конкурентоспособността на промишлеността на ЕС. Освен това не се очаква той да окаже въздействие върху търговията или МСП.

Що се отнася до въздействието върху околната среда, различните показатели за полезност, които бяха разгледани при оценката, не оказват пряко влияние, при положение че са спазени определени допускания. Няма други социални последици освен по-големите относителни повишения на цените на малките автомобили, за които показателят е масата. Това обаче не се отнася за микробусите.

Въздействие на вариантите по отношение на наклона

За леките автомобили наклонът над 100 % е нежелателен, тъй като създава погрешни стимули за производителите, а средните разходи нарастват при по-голям наклон и за

двата показателя. Когато показателят е масата, при наклон под 100 % въз основа на данни за 2009 г. не би трябвало да има сериозен риск от погрешни стимули. Увеличението на разходите в абсолютно изражение се разпределя сравнително равномерно в рамките на различните сегменти превозни средства. Относителните повишения на цените обаче са по-големи при малките, отколкото при големите автомобили, като този ефект е ограничен при по-малък наклон. По-малкият наклон допринася също да се компенсира липсата на претегляне на пробег.

При микробусите предпочитаният наклон на кривата на граничните стойности при функции на база маса е в интервала 80 — 100 % от гледна точка на разходите и разпределението. Когато показател е отпечатъкът, най-ниското равнище на разходите се получава при наклон от 110 %, макар че толкова стръмен наклон вероятно ще създаде погрешен стимул за увеличаване на отпечатъка; следователно е за предпочитане наклонът да бъде около 100 %.

Не се очаква наклонът при леките автомобили и микробусите да окаже съществено въздействие по отношение на иновациите, конкурентоспособността, търговията или МСП. Тъй като липсват предварителни очаквания за наклона, който ще се прилага за 2020 г., това не засяга сигурността на планирането.

По отношение на въздействието върху околната среда влиянието на вариантите на политиката, засягащи наклона, бе оценено като много слабо. Съществуват потенциални вторични въздействия и въздействия върху поведението на потребителите, причинени от факта, че общият пробег на превозните средства се разпределя малко по-различно в рамките на автомобилния парк. Следователно от екологична гледна точка е желателно наклонът за леките автомобили да бъде по-малък. Този ефект не важи за микробусите. От гледна точка на социалното въздействие наклонът на кривата при леките автомобили влияе върху разпределението по отношение на относителните цени на новите автомобили. В резултат на това е желателно наклонът да бъде по-малък. Такива въздействия не се очакват при микробусите, които най-често се използват за търговски цели и се закупуват въз основа на тяхната полезност.

Дерогации

Желателно е да се преразгледат усилията за ограничаване на емисиите, които се изискват от тясноспециализираните производители, за да се гарантира допълнително намаляване на емисиите след 2015 г. Това съответства на целта за неутралност по отношение на конкурентоспособността, тъй като поради съществуващия горен праг от 300 000 регистрации производителите, които ползват тази дерогация, могат да обхванат до 2,5 % от пазара на автомобили в ЕС, преди за тях да започне да се прилага стандартният регулаторен режим за емисиите на CO₂. Изискванията за емисии на CO₂, засягащи тясноспециализираното производство, няма да окажат пряко въздействие върху МСП. За околната среда въздействието ще е положително, тъй като производителите ще трябва да намалят емисиите си.

Въздействие на опростяването и намаляването на административната тежест

Би могло да се обмисли за малките производители да се въведе праг „*de-minimis*“ или изискванията да не се прилагат за МСП. Намалената административна тежест, при която ще се избегне необходимостта от провеждане на процедура за предоставяне на дерогация, ще донесе икономически ползи както за предприятието (оценени на около

25 000 EUR на производител), така и за Комисията (около 10 000 EUR на заявление). Въздействието върху околната среда вследствие на по-слабото намаляване на емисиите както от леките автомобили, така и от микробусите ще бъде незначително. Социалните последици се очаква да бъдат несъществени.

Опростяването на административната процедура в тези случаи би позволило по-гладко протичане на процеса на оценка. Не се очаква опростяването да има значително екологично или социално въздействие. Освен ползите за конкретните предприятия, засегнати от прага „*de-minimis*“, не се очаква той да повлияе на конкурентоспособността, търговията, МСП или иновациите.

6. СРАВНЕНИЕ НА ВАРИАНТИТЕ

Потвърждава се, че целта за 2020 г. от 147g/km по отношение на микробусите е осъществима.

В таблица 1 и таблица 2 по-долу е представено обобщение на оценката на икономическото, екологичното и социалното въздействие на различните условия.

Въз основа на анализа се прави изводът, че трябва да бъдат предпочетени следните варианти:

- Масата трябва да се запази като показател за полезност и за леките автомобили, и за микробусите.
- Кривата на граничните стойности трябва да продължи да бъде линейна.
- Наклонът на кривата трябва да бъде около 60 % за леките автомобили и 100 % за микробусите.
- Схемите за дерогация могат да бъдат адаптирани, така че да изключват най-малките производители. Процедурата може допълнително да бъде опростена, за да се намали административната тежест.
- Усилията на тясноспециализираните производители за намаляване на емисиите следва да се осъвременят, за да бъдат приведени в съответствие със средното равнище на необходимите усилия, които се изискват от производителите в този отрасъл на промишлеността.
- Таксите за извънредно количество емисии следва да се запазят в размер на 95 EUR/g на превозно средство.

7. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Основните показатели за напредъка са свързани с начина, по който се развива средната стойност на емисиите на CO₂ за парка от нови леки автомобили и микробуси. Тези показатели включват данни за специфични емисии на CO₂ и за полезност. Последният показател се разглежда, в случай че при промяна в полезността се налага в бъдеще да се адаптира кривата на полезността. Наблюдават се и други показатели за полезност, като например отпечатъкът или товароносимостта, за да се оцени доколко са подходящи.

Освен това Комисията ще събира информация относно броя на заявленията за предоставяне на дерогация и относно предлаганите от производителите цели за

намаляване на емисиите, както и данни за броя на заявленията за екологични иновации и предоставените облекчения за екологични иновации.

Таблица 1 Сравнение на въздействието на различните варианти за условия за постигането на целта за намаляване на емисиите при леките автомобили

Условия	Варианти	Предимства	Недостатъци
Показател за полезност	Маса	<p>Регулаторна сигурност — без промяна спрямо сега действащия регламент.</p> <p>По-равномерно разпределение на разходите по сегменти.</p>	<p>По-голям риск от погрешни стимули, отколкото при отпечатъка.</p> <p>Не се осигурява пълна технологична неутралност, тъй като за олекотените автомобили вариантът е неблагоприятен.</p> <p>Средните допълнителни разходи за производителите са с около 2 % по-високи, отколкото ако се използва отпечатъкът, тъй като не се поощрява олекотяването на автомобилите.</p>
	Отпечатък	<p>Средните допълнителни разходи за производителите са с около 2 % по-ниски, отколкото когато показател е масата.</p> <p>Осигурява по-голям стимул за олекотяване на автомобилите.</p>	<p>Липсва регулаторна сигурност — налице е промяна спрямо сега действащия регламент.</p> <p>По-неравномерно разпределение на разходите по сегменти.</p> <p>Разходи, свързани с преминаването към друг показател за полезност.</p>
Наклон на кривата на граничните стойности	Наклон < 100 %	<p>Като цяло разходите са малко по-ниски.</p> <p>Избягва се сериозен риск от погрешни стимули.</p> <p>Компенсира липсата на претегляне на пробег.</p> <p>Като цяло положително въздействие върху емисиите на CO₂ и на замърсители.</p> <p>Социално по-справедлив вариант (по-ниско относително повишение на цените на по-малките автомобили).</p>	<p>Реалното увеличение на разходите за едно превозно средство е по-неравномерно разпределено по сегменти.</p>

	Наклон > 100 %	Реалното увеличение на разходите за едно превозно средство е по-равномерно разпределено по сегменти.	Като цяло разходите са малко по-високи. По-голям риск от погрешни стимули. Социално по-несправедлив вариант (по-високо относително повишение на цените на по-малките автомобили).
Дерогации	Праг „de minimis“	Намалена административна тежест за МСП и Комисията.	Незначително намаляване на избегнатите емисии.
	Актуализирани дерогации за тясна специализация	По-голяма неутралност от гледна точка на конкурентоспособността. Малко по-големи количества избегнати емисии на CO ₂ .	По-високи разходи за производителите, които ползват дерогации за тясна специализация.

Таблица 2 Сравнение на въздействието на различните условия при микробусите

Условия	Варианти на политиката	Предимства	Недостатъци
Показател за полезност	Маса	<p>Регулаторна сигурност — без промяна спрямо сега действащия регламент.</p> <p>По-равномерно разпределение на разходите по сегменти.</p> <p>По-малко погрешни стимули за увеличаване на масата.</p>	<p>Средните допълнителни разходи за производителите са малко по-високи, отколкото при отпечатъка, особено при наклон над 100 %.</p> <p>Не се осигурява пълна технологична неутралност, тъй като за олекотените автомобили вариантът е неблагоприятен.</p>
	Отпечатък	<p>Средните допълнителни разходи за производителите са малко по-ниски при използване на отпечатък, когато наклонът е над 80 %.</p> <p>Осигурява по-голям стимул за олекотяване на автомобилите.</p>	<p>Липсва регулаторна сигурност — налице е промяна спрямо сега действащия регламент. Може да се очаква, че разходите за приспособяване ще са по-високи поради тригодишната разлика между целите.</p> <p>Изисква нелинейна функция на граничните стойности.</p> <p>По-неравномерно разпределение на разходите по сегменти.</p> <p>Разходите при преминаването към отпечатък са особено високи за някои производители.</p> <p>По-лесен за прилагане в сравнение с масата, но може да бъде ограничен от формата и наклона на кривата на граничните стойности.</p>

Наклон на кривата на граничните стойности	Наклон < 100 %	<p>Най-малък риск от погрешни стимули и за двете функции.</p> <p>При наклон в интервала 80—100 % разходите са най-ниски при функция на база маса.</p> <p>Разходите са най-ниски и равномерно разпределени при наклон от около 100 % за функция на база маса.</p>	<p>При наклон в интервала 60—80 % разходите са най-високи за функция на база отпечатък.</p> <p>Неравномерно разпределение на разходите по сегменти при наклони под 80 %.</p>
	Наклон > 100 %	<p>По-ниски разходи за функция на база отпечатък при наклон над 100%.</p> <p>По-равномерно разпределение по сегменти за функция на база отпечатък и наклон над 110 %.</p>	<p>По-голям риск от погрешни стимули и за двата показателя.</p> <p>Разходите са най-високи, а разпределението по сегменти е по-неравномерно за функция на база маса при наклон над 110 %.</p>
Дерогации	Праг „de minimis“	Намалена административна тежест за МСП и Комисията.	Незначително намаляване на избегнатите емисии.