



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al
vehiculelor grele noi

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 188 final}
{SWD(2017) 189 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXT

• TEMEIURILE ȘI OBIECTIVELE PROPUNERII

Obiectivele politice principale ale acestei Comisii sunt crearea de locuri de muncă, creștere economică și investiții, și, în acest context, tranziția către o energie curată pentru toți europenii. Acestea sunt susținute de un plan de investiții care vizează reindustrializarea Europei pe baza unor noi modele de afaceri și tehnologii de vârf. Pe termen mediu și lung, obiectivul este de a se ajunge la o economie circulară cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

În domeniul transporturilor, în special în ceea ce privește camioanele, autobuzele și autocarele, și anume vehiculele grele, viziunea Comisiei este să asigure că cetățenii și întreprinderile din Europa au acces la o mobilitate echitabilă, durabilă și competitivă.

Emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al vehiculelor grele noi introduse pe piața UE nu au fost până în prezent certificate și nici nu sunt monitorizate și raportate. Acest deficit de informații generează următoarele trei provocări în ceea ce privește vehiculele grele:

- (1) ***Oportunități ratate de a concepe politici menite să reducă factura la combustibil pentru operatorii de transport:*** Costurile cu combustibilul pentru operatorii de transport de marfă ar putea depăși un sfert din cheltuielile lor de funcționare¹, iar gradul de eficiență a consumului de combustibil ar fi criteriul lor absolut pentru achiziții. Dacă eficiența în ceea ce privește consumul de combustibil al vehiculelor grele s-a îmbunătățit în cursul ultimelor decenii, multe din cele peste o jumătate de milion de companii de transport, care sunt în mare parte IMM-uri, nu au încă acces la informații standardizate pentru a evalua tehnologiile eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, pentru a compara camioanele astfel încât să ia cele mai bune decizii de cumpărare, în cunoștință de cauză, și să își reducă costurile cu combustibilul. De-a lungul timpului, lipsa economiilor de combustibil a condus, cumulativ, la creșterea dependenței UE de importurile de combustibili fosili și, prin urmare, reprezintă o ocazie pierdută de a reduce importurile de combustibil.
- (2) ***Creșterea concurenței între producătorii de vehicule:*** În 2015, conform datelor din sector, exporturile de camioane au generat un excedent al balanței comerciale de 5,1 miliarde EUR. Sectorul producției de vehicule grele din UE reprezintă o parte din industria autovehiculelor, care generează 12,1 milioane de locuri de muncă directe și indirecte în Europa (5,6 % din totalul locurilor de muncă din UE)². Producătorii de vehicule grele din UE se confruntă cu o creștere a presiunii concurențiale la nivel mondial. Piețe importante, precum Statele Unite, Canada, Japonia și China au pus în aplicare în ultimii ani măsuri de certificare și de asigurare a eficienței în ceea ce privește consumul de combustibil sub forma unor standarde privind consumul de combustibil și/sau privind emisiile, în vederea stimulării inovării și a unei îmbunătățiri rapide a eficienței vehiculelor. Piața autobuzelor de oraș se confruntă cu o concurență crescândă în domeniul vehiculelor electrice, în special din partea producătorilor chinezi. Acest sector va trebui să țină pasul cu evoluțiile tehnologice de pe aceste piețe pentru a-și păstra poziția actuală de pe piață.

¹ Studiile de evaluare a costului combustibililor din secțiunea 5.6 și anexa 8 la evaluarea impactului care însoțește prezentul document, SWD(2017)XXX.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

- (3) **O barieră în calea instituirii de politici de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în sectorul vehiculelor grele:** Sectorul vehiculelor grele din UE reprezintă o sursă importantă de emisii de GES. În 2014, emisiile de GES generate de vehiculele grele au reprezentat 5 % din emisiile totale ale UE, o cincime din totalul emisiilor produse de sectorul transporturilor și aproximativ un sfert din emisiile generate de transportul rutier³. Între 1990 și 2014, emisiile totale de GES provenite din sectorul transporturilor⁴ a crescut cu 20 %, iar emisiile datorate vehiculelor grele au crescut cu 14 %⁵. În absența unor măsuri suplimentare, emisiile de dioxid de carbon (CO₂) datorate vehiculelor grele vor crește cu până la 10 % între 2010 și 2030⁶. În același timp, UE a stabilit obiective ambițioase pentru reducerea GES până în 2030, la care trebuie să contribuie și sectorul transporturilor. UE are un obiectiv general pentru 2030 de reducere a emisiilor pe plan intern cu cel puțin 40 % față de nivelurile din 1990. Acesta a fost împărțit, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, în reduceri până în 2030 față de nivelurile emisiilor din 2005, de 43 % pentru emisiile provenite din schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) și de 30 % pentru sectoarele neafiate sub incidența ETS, care includ transporturile. În plus, emisiile generate de transporturile din statele membre variază între 21 % și 69 % din totalul emisiilor naționale în sectoarele neafiate sub incidența ETS care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind partajarea eforturilor. Deși nu au fost stabilite obiective sectoriale pentru 2030, domeniul transporturilor va trebui să-și aducă contribuția la realizarea obiectivului de reducere a emisiilor pentru sectoarele neafiate sub incidența ETS, în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor, împreună cu sectoarele construcțiilor, agriculturii și deșeurilor.

Acesta este motivul pentru care Comisia a întreprins acțiuni menite să abordeze acest deficit de informații.

În primul rând, Comisia a elaborat un program de simulare — Instrument de calculare a consumului de energie al vehiculelor (*Vehicle Energy Consumption calculation Tool*, VECTO) — cu scopul de a calcula consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele noi într-un mod comparabil și eficient din punctul de vedere al costurilor.

În al doilea rând, Comisia a propus un nou regulament privind determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil pentru vehiculele grele noi (așa-numitul regulament de certificare) în temeiul legislației în vigoare privind omologarea de tip⁷. În aplicarea Regulamentului Comisiei privind certificarea, va trebui efectuată o simulare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil cu ajutorul VECTO pentru fiecare nou vehicul greu care intră în domeniul său de aplicare și care este introdus pe piața UE. Producătorii de vehicule vor efectua ei înșiși simularea pe baza datelor de intrare certificate ale componentelor vehiculului și a unui proces certificat de colectare, gestionare și aplicare a unor astfel de date de intrare.

Certificarea va aborda parțial deficitul de informații identificat. Informațiile privind performanța unui anumit vehicul vor fi puse doar la dispoziția cumpărătorului individual al vehiculului respectiv și a autorităților naționale din țara unde este înmatriculat vehiculul.

³ Date privind inventarul GES, 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Inclusiv aviația internațională, însă excluzând transportul maritim internațional.

⁵ Date privind inventarul GES, 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Scenariul de referință UE 2016: Energie, transporturi și emisii de GES – tendințe până în 2050.

⁷ Directiva 2007/46/CE, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

În al treilea rând, Comisia propune în prezent să se monitorizeze și să se raporteze emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele noi care fac obiectul procedurii de certificare, în vederea acoperirii deficitului de informații și a asigurării unei transparențe totale a pieței. Prin acest al treilea pas, ar fi monitorizate, raportate și publicate la nivelul UE toate datele relevante calculate de către producători în conformitate cu metodologia de certificare. În acest mod, datele ar fi puse la dispoziția tuturor părților interesate.

Acest lucru ar oferi operatorilor de transport acces la informații referitoare la performanțele camioanelor de mărci diferite cu caracteristici similare, care să le permită să ia decizii de achiziționare bazate pe o informare mai bună.

Producătorii de vehicule ar putea să compare performanțele vehiculelor lor cu cele ale altor mărci, ceea ce duce la o motivație mai puternică pentru inovare.

Autoritățile publice ar avea acces la informații complete pentru elaborarea și punerea în aplicare a politicilor de promovare a camioanelor mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, de exemplu, prin impozitare și taxarea utilizatorilor rutieri. Acest fapt nu ar fi posibil în alte condiții întrucât statele membre ar avea acces numai la datele VECTO privind vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. În fine, ar permite o analiză a datelor, de exemplu, în scopul de a se evalua nivelul de pătrundere al anumitor tehnologii.

Acesta este, de asemenea, un pas necesar pentru implementarea și asigurarea punerii în aplicare a viitoarelor standarde de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele. Un sistem de monitorizare și de raportare este deosebit de necesar pentru evaluarea respectării unor astfel de standarde în viitor, astfel cum este cazul pentru autoturisme și camionete.

- **COERENȚA CU DISPOZIȚIILE DEJA EXISTENTE ÎN DOMENIUL DE POLITICĂ VIZAT**

Prezenta propunere pune în aplicare comunicarea din 2014 cu privire la o strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele. Strategia privind vehiculele grele a anunțat o măsură de punere în aplicare ce stabilește procedura de certificare a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele noi introduse pe piața UE, calculate cu instrumentul de simulare VECTO, precum și o propunere legislativă referitoare la monitorizarea și raportarea acestor emisii.

De asemenea, prezenta propunere pune în aplicare Strategia europeană pe 2016 privind mobilitatea cu emisii scăzute, printre ale cărei obiective se numără reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transportului rutier până în 2050 cu cel puțin 60 % față de nivelurile din 1990 și reducerea drastică a emisiilor de poluanți ai aerului. De asemenea, strategia prevede că va fi accelerată activitatea analitică privind opțiunile de proiectare în ceea ce privește standardele de emisii de CO₂, în vederea pregătirii unei propuneri legislative în timpul mandatului acestei Comisii.

În fine, prezenta propunere va facilita, de asemenea, dezvoltarea unei metodologii pentru diferențierea taxelor de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele grele noi în funcție de emisiile de CO₂, sprijinind punerea în aplicare a revizuirii Directivei „Eurovigneta”.

- **COERENȚA CU ALTE DOMENII DE POLITICĂ A UNIUNII**

Prezenta propunere este coerentă cu angajamentul UE asumat în temeiul cadrului privind clima și energia pentru 2030 de a reduce emisiile interne cu cel puțin 40 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990. Ca parte a punerii în aplicare a acestui angajament, în iulie

2016, Comisia a propus Regulamentul privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre pentru perioada 2021-2030 (Regulamentul privind partajarea eforturilor) pentru sectoarele care nu sunt incluse în schema de comercializare a certificatelor de emisii (cum ar fi, transporturile, construcțiile, agricultura și deșeurile).

De asemenea, prezenta propunere este coerentă cu propunerea Comisiei din 2016 de revizuire a Directivei privind eficiența energetică, stabilind un obiectiv global obligatoriu de 30 % la nivelul UE pentru îmbunătățirea eficienței energetice până în 2030 în comparație cu scenariul de statu-quo.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• TEMEIUL JURIDIC

Articolele 191 - 193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene prevăd competențe ale UE în domeniul schimbărilor climatice și le precizează. Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 192 din TFUE.

• SUBSIDIARITATE

Acțiunea UE este justificată, având în vedere impactul transfrontalier al schimbărilor climatice și necesitatea de a garanta piețe unice ale combustibililor, vehiculelor și serviciilor de transport.

În plus, vehiculele grele noi înmatriculate într-un anumit stat membru sunt adesea produse de un producător dintr-un alt stat membru. Monitorizarea la nivel național și nu la nivelul UE ar necesita, prin urmare, o cooperare extinsă între statele membre; nu s-ar putea garanta date de monitorizare omogene din cauza diferențelor dintre legislațiile și practicile în materie de politici ale fiecăruia. Comparabilitatea și exhaustivitatea datelor ar fi greu de realizat, rezultatul fiind fragmentarea pieței UE și diminuarea transparenței acesteia.

Lipsa unei baze de date comune care să conțină toate datele de monitorizare ale statelor membre ar împiedica, în special, utilizarea datelor de către cumpărătorii de vehicule și de către factorii de decizie de la nivelul UE.

Un sistem comun de monitorizare la nivelul UE pare a fi abordarea cea mai directă și simplă. Aceeași abordare este deja aplicată pentru autoturisme și camionete, prin intermediul unor măsuri la nivelul UE.

• PROPORȚIONALITATEA

Având în vedere faptul că propunerea este necesară și prezintă totodată beneficii economice potențiale, aceasta îndeplinește cerințele de proporționalitate la nivelul UE, eforturile necesare sunt minime și costurile sunt aproape neglijabile în comparație cu beneficiile potențiale ale transparenței pieței și disponibilitatea, pentru toate părțile interesate, a datelor privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al vehiculelor grele.

• ALEGEREA INSTRUMENTULUI

Pentru a ajunge la o aplicare uniformă a normelor propuse în întreaga UE și pentru a obține un set de date omogene și comparabile care să creeze condiții de concurență echitabile pentru producătorii de vehicule grele și utilizatorii acestora, este adecvat să se folosească un regulament care să fie direct aplicabil și obligatoriu pentru statele membre.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR *EX POST*, CONSULTĂRILOR PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUĂRII IMPACTULUI

- **EVALUĂRILE *EX POST*/VERIFICAREA ADECVĂRII LEGISLAȚIEI EXISTENTE**

Nu s-a efectuat nicio evaluare întrucât chestiunea nu a fost reglementată anterior.

- **CONSULTĂRILE PĂRȚILOR INTERESATE**

Comisia a organizat o reuniune cu părțile interesate pentru a primi feedback privind evaluarea inițială a impactului și pentru a prezenta evaluarea costurilor administrative realizată de un consultant extern. A fost primit un feedback constructiv din partea părților interesate, iar evaluarea costurilor nu a fost contestată.

Comisia a organizat, de asemenea, o consultare publică online privind elaborarea legislației referitoare la monitorizarea și raportarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele⁸. Au fost primite 121 de răspunsuri de la o gamă largă de părți interesate, ce conțineau opiniile acestora cu privire la necesitatea de a acționa, la obiectivele, la opțiunile și la impactul preconizat.

Opiniile părților interesate au fost integrate în evaluarea impactului; opțiunea selectată este, de asemenea, opțiunea preferată de majoritatea respondenților. Un rezumat al consultării părților interesate este furnizat în anexa 2 din evaluarea impactului pentru prezenta propunere.

- **OBȚINEREA ȘI UTILIZAREA EXPERTIZEI**

Evaluarea costului diferitelor opțiuni de monitorizare și de raportare a fost realizată de un contractant extern (a se vedea anexa 10 la evaluarea impactului). Studiul se bazează în mare parte pe interviuri cu autoritățile naționale de înmatriculare și cu producătorii de vehicule grele, pentru a se colecta opiniile acestora cu privire la diferitele opțiuni de monitorizare și pentru a se primi contribuții precise cu privire la costurile organizațiilor lor, ținându-se seama de procedurile actuale și de adaptările necesare.

În plus, evaluarea impactului se bazează pe precedentă evaluare a impactului, care însoțește Strategia 2014 pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele, în raport cu evaluarea celorlalte impacturi.

- **EVALUAREA IMPACTULUI**

Evaluarea impactului⁹ care însoțește prezenta propunere a fost întocmită și elaborată în concordanță cu orientările aplicabile privind o mai bună reglementare, iar Comitetul de analiză a reglementării a emis un aviz pozitiv. Îmbunătățirile recomandate de comitet au fost integrate în versiunea finală. Aceasta completează analiza efectuată în cadrul evaluării impactului din 2014 care sprijină strategia privind vehiculele grele.

Evaluarea impactului a luat în considerare opțiuni legate de monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de toate vehiculele grele noi introduse pe piața UE care fac obiectul procesului de certificare în temeiul cadrului privind omologarea de tip. Datele care trebuie

⁸ Rezultatele consultării publice sunt disponibile la adresa http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ SWD(2017)XXX.

monitorizate și raportate constau din aproximativ 80 de parametri relevanți pentru determinarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale fiecărui vehicul.

Agenția Europeană de Mediu (AEM) este organismul cel mai adecvat la nivel european pentru a acționa în numele Comisiei în vederea coroborării datelor furnizate, a creării unei noi baze de date, precum și a analizării și a efectuării de controale de calitate asupra datelor de monitorizare raportate privind vehiculele grele. AEM îndeplinește deja aceste sarcini pentru datele de monitorizare raportate privind vehiculele ușoare (a se vedea anexa 8 la evaluarea impactului).

Evaluarea impactului a luat în considerare trei opțiuni legislative cu privire la modul în care aceste date de monitorizare ar trebui să fie raportate Comisiei prin intermediul AEM: 1) raportarea de către autoritățile naționale; 2) raportarea de către producătorii de vehicule grele și 3) raportare mixtă de către autoritățile naționale și producători.

În cadrul opțiunii 1, autoritățile naționale raportează Comisiei, prin intermediul AEM, datele de monitorizare împreună cu datele de înmatriculare relevante ale vehiculelor în cauză. În cadrul acestei opțiuni, s-ar putea ca digitalizarea completă a monitorizării și a raportării să nu fie atinsă cu ușurință, deoarece majoritatea autorităților naționale de înmatriculare utilizează încă documente pe suport de hârtie ca să înmatriculeze vehiculele grele. În consecință, adaptarea la digitalizarea completă a fluxurilor de date de monitorizare poate fi dificilă și costisitoare.

Opțiunea 2 ar impune producătorilor de vehicule grele sarcina de a raporta Comisiei, prin intermediul AEM, date de monitorizare cu privire la fiecare nou vehicul. În astfel de cazuri, datele de monitorizare s-ar baza pe date privind vânzările aflate în posesia producătorilor de vehicule și nu ar fi raportate datele de înmatriculare. Ca urmare, datele raportate privind emisiile nu ar putea fi atribuite unui anumit stat membru. În acest mod ar fi mai dificil pentru statele membre să elaboreze politici naționale eficiente în vederea promovării producerii de vehicule grele mai eficiente.

Opțiunea 3 este o opțiune intermediară. Autoritățile naționale desemnate — dintre care majoritatea se așteaptă să fie autoritățile naționale de înmatriculare — ar raporta anual Comisiei prin intermediul AEM datele de înmatriculare ale vehiculelor noi înmatriculate, în special numerele de identificare ale vehiculelor. Producătorii de vehicule ar transmite Comisiei, prin intermediul AEM, datele de monitorizare corespunzătoare acelor vehicule. Pe baza numerelor de identificare ale vehiculelor, cele două seturi de date ar urma să fie combinate de AEM pentru a se obține datele la nivelul unui stat membru. În cadrul acestei opțiuni, digitalizarea completă a fluxului de date este asigurată, având în vedere faptul că producătorii sunt responsabili pentru raportarea datelor de monitorizare pe care le dețin deja în format digital în scopul certificării.

Opțiunea preferată este opțiunea 3. Aceasta este cea mai eficientă, în special deoarece asigură fluxul de informații digitale și o acoperire a datelor atât la nivel național, cât și la nivelul UE, iar costurile sale administrative sunt modeste.

Opțiunea selectată ar putea genera concurență în ceea ce privește producerea de vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic, precum și stimulente pentru inovare. Se preconizează că efectele unui transport de mărfuri mai eficient din punct de vedere energetic se vor răspândi, cel puțin parțial, la majoritatea sectoarelor economiei UE: costuri de funcționare mai scăzute în ceea ce privește combustibilul pentru transport ar determina prețuri mai mici de transport, reducând astfel costurile altor sectoare, iar, în cele din urmă, acest lucru este în beneficiul consumatorilor din UE.

Competitivitatea și impactul la nivel internațional se așteaptă să fie pozitive pe termen mediu/lung și pentru producătorii de vehicule grele, având în vedere contextul internațional în care alte piețe importante (precum SUA, Canada, Japonia și China) au deja norme în vigoare care necesită îmbunătățiri în ceea ce privește eficiența din punctul de vedere al consumului de combustibil a vehiculelor grele.

Se așteaptă ca ocuparea forței de muncă să beneficieze pe termen mediu/ lung. Îmbunătățirea treptată a eficienței vehiculelor achiziționate ar trebui să ducă la reducerea emisiilor de CO₂. Se preconizează că vor exista reduceri și de alte tipuri de emisii, dar acestea vor fi neglijabile. Singurele costuri economice sunt costurile administrative. Se așteaptă ca acestea să fie neglijabile — 1 EUR per vehicul, conform estimărilor.

- **ADECVAREA REGLEMENTĂRILOR ȘI SIMPLIFICAREA**

Nu există obligații de raportare directă pentru IMM-uri sau microîntreprinderi. Este de așteptat ca operatorii de transport, dintre care cei mai mulți sunt IMM-uri, să beneficieze de o transparență sporită a pieței. Acest lucru le va permite să ia decizii de achiziționare bazate pe o informare mai bună în favoarea vehiculelor care sunt cele mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, iar prin reducerea costurilor cu combustibilul își pot reduce costurile de funcționare și pot deveni mai competitivi.

Regulamentul propus va introduce raportarea electronică, fapt care, se preconizează, va reduce sarcina administrativă pentru producătorii de vehicule grele, pentru autoritățile naționale și pentru Comisie/AEM.

- **DREPTURILE FUNDAMENTALE**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Impactul bugetar care rezultă din punerea în aplicare a regulamentului propus este foarte limitat (pentru detalii, a se vedea fișa financiară legislativă atașată). Deși nu se depășește plafonul general al CFM 2014-2020 pentru rubrica 2, ar fi necesară o mică reprogramare pentru AEM pentru anii 2019 și 2020.

5. ELEMENTE DIVERSE

- **PLANURILE DE IMPLEMENTARE ȘI MECANISMELE DE MONITORIZARE, EVALUARE ȘI RAPORTARE**

Pe baza informațiilor furnizate de către statele membre și producătorii de vehicule grele, Comisia întocmește un raport anual. Această raportare efectuată de Comisie va asigura o monitorizare atentă a punerii în aplicare a regulamentului.

- **EXPLICAȚII DETALIAȚE REFERITOARE LA PREVEDERILE SPECIFICE ALE PROPUNERII**

Articolul 1 – Obiect

Acest articol explică principalele măsuri prevăzute de regulament, și anume monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele, și anume camioane, autobuze și autocare.

Articolul 2 – Domeniul de aplicare

Acest articol definește domeniul de aplicare al regulamentului și precizează categoriile de vehicule pentru care ar trebui să fie monitorizate și raportate datele de înmatriculare, datele tehnice și, în cazul în care sunt disponibile, datele privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil.

Articolul 3 – Definiții

Regulamentul este strâns legat de legislația privind omologarea de tip și utilizează aceeași terminologie. În vederea asigurării coerenței diferitelor instrumente juridice, este, prin urmare, evident faptul că terminologia utilizată în prezentul regulament trebuie înțeleasă în același mod ca cea definită în legislația privind omologarea de tip.

Articolul 4 – Monitorizarea și raportarea de către statele membre

Acest articol stabilește obligațiile esențiale impuse statelor membre în ceea ce privește calendarul de monitorizare și raportare, desemnarea autorităților competente și datele care trebuie să fie monitorizate. Printre acestea se numără vehiculele grele noi și remorcile noi care sunt înmatriculate pentru prima dată în Uniune sau sunt înmatriculate în afara Uniunii, dar la mai puțin de trei luni înaintea înmatriculării în Uniune.

În cazul autorităților competente, se precizează în mod clar faptul că autoritățile care sunt deja responsabile cu monitorizarea și raportarea datelor privind vehiculele utilitare ușoare ar trebui să fie autoritățile responsabile cu monitorizarea și în cazul vehiculelor grele.

Anexele I și II completează această dispoziție, specificând parametrii care trebuie monitorizați, precum și etapele administrative ale procedurii de monitorizare și raportare.

Articolul 5 – Monitorizarea și raportarea de către producători

Acest articol stabilește obligațiile esențiale impuse producătorilor în ceea ce privește calendarul de monitorizare și raportare, desemnarea punctelor de contact și datele care trebuie să fie monitorizate.

Anexele I și II completează această dispoziție, specificând parametrii care trebuie monitorizați, precum și etapele administrative ale procedurii de monitorizare și raportare.

Articolul 6 — Registrul central de date privind vehiculele grele

Datele raportate Comisiei sunt păstrate într-un registru public. Registrul va fi administrat de AEM în numele Comisiei, pe baza experienței acumulate de AEM în administrarea registrului de date pentru vehiculele utilitare ușoare.

Dacă majoritatea înregistrărilor de date ar trebui să fie publice, anumite date nu pot fi comunicate din cauza necesității de a proteja datele personale (numerele de identificare ale vehiculelor) și din motive care țin de concurență (numele producătorilor de componente).

Articolul 7 – Calitatea datelor

Datele de înaltă calitate sunt esențiale pentru atingerea obiectivelor prezentului regulament. Prin urmare, este important să se clarifice faptul că entitățile de raportare a datelor răspund de calitatea și acuratețea datelor furnizate. De asemenea, Comisia trebuie să aibă posibilitatea de a efectua propria verificare a calității datelor și de a corecta date, dacă există erori în datele transmise.

Articolul 8 - Raportarea

Datele raportate Comisiei prin intermediul AEM ar trebui să aibă drept rezultat o analiză anuală a tendințelor și evoluțiilor în ceea ce privește emisiile de CO₂ ale parcului de vehicule

grele din UE, precum și cele ale producătorilor de vehicule grele. Această analiză anuală este efectuată de către Comisie cu sprijinul AEM și va servi drept contribuție importantă la raportul anual mai amplu privind progresele înregistrate mandatat în temeiul propunerii de regulament privind guvernarea uniunii energetice, în contextul Stării uniunii energetice. Analiza va oferi, de asemenea, o contribuție importantă la orice alte eventuale măsuri de politică. Analiza va oferi o mai mare transparență în ceea ce privește configurațiile tehnologiei și performanțele atât ale parcului auto al UE, cât și ale vehiculelor individuale în ceea ce privește emisiile de CO₂ și consumul de combustibil.

Articolele 9 și 10 — Măsuri de punere în aplicare și delegarea de competențe

Aceste articole prevăd temeiurile juridice pentru adoptarea de către Comisie a unor măsuri de punere în aplicare și, prin intermediul actelor delegate, de modificare a elementelor neesențiale ale anexelor I și II. Măsurile de punere în aplicare vor completa articolul 7 prin faptul că vor permite Comisiei să stabilească dispozițiile și procedurile detaliate necesare pentru verificarea și corectarea datelor raportate. Competențele delegate conferite Comisiei includ ajustarea și actualizarea parametrilor care trebuie monitorizați, precum și a diferitelor etape ale procedurii de monitorizare prevăzute în anexele I și II.

Articolele 11 și 12 — Procedura comitetului și exercitarea delegării de competențe

Aceste articole menționează dispozițiile standard privind procedura comitetului care să fie utilizată pentru adoptarea de acte de punere în aplicare și pentru exercitarea competențelor delegate menționate la articolul 9 alineatele (2) și (3).

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) În concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 referitoare la cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030 a fost aprobat un obiectiv obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 %, față de nivelul din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră la scara întregii economii până în 2030, iar acest lucru a fost reconfirmat la reuniunea din martie 2016.
- (2) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au stabilit că obiectivul ar trebui să fie îndeplinit în mod colectiv de către Uniune în cel mai eficient mod posibil din punctul de vedere al costurilor, cu reduceri ale emisiilor, până în 2030, atât în sectoarele care fac obiectul schemei de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), cât și în sectoarele care nu fac obiectul ETS, în proporție de 43 % și, respectiv, 30 % față de nivelul din 2005. Toate statele membre ar trebui să participe la acest efort și toate sectoarele economiei, inclusiv transporturile, ar trebui să contribuie la realizarea acestor reduceri ale emisiilor.
- (3) Strategia europeană a Comisiei pentru 2016 privind mobilitatea cu emisii scăzute³ a stabilit ca obiectiv reducerea până în 2050 cu cel puțin 60 % a emisiilor provenite din sectorul transporturilor, comparativ cu nivelurile din 1990.
- (4) Emisiile de gaze cu efect de seră provenind de la camioane, autobuze și autocare, adică vehiculele grele, reprezintă în prezent aproximativ un sfert din emisiile generate de transportul rutier în Uniune și se preconizează că vor continua să crească până în 2030. Trebuie să fie introduse măsuri eficiente de reducere a emisiilor generate de

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ COM(2016) 501 final.

vehiculele grele, pentru a contribui la reducerile necesare de emisii în sectorul transporturilor.

- (5) În comunicarea sa din 2014 privind o strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂⁴ ale vehiculelor grele, Comisia a recunoscut că o condiție prealabilă pentru introducerea unor astfel de măsuri este instituirea unei proceduri reglementate pentru determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil.
- (6) Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ asigură cadrul pentru instituirea unei astfel de proceduri reglementate. Măsurătorile vor oferi date fiabile și comparabile privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al fiecărui vehicul, pentru o parte semnificativă a parcului de vehicule grele din Uniune. Cumpărătorul unui vehicul și respectivul stat membru de înmatriculare vor avea acces la aceste informații, fapt ce va reduce parțial deficitul de informații.
- (7) Informațiile referitoare la performanța vehiculului în ceea ce privește emisiile de CO₂ și consumul de combustibil ar trebui puse la dispoziția publicului, pentru a permite tuturor operatorilor să ia decizii de cumpărare în cunoștință de cauză. Toți producătorii de vehicule vor putea să compare performanțele vehiculelor lor cu cele ale altor mărci. Aceasta va spori stimulentele pentru inovare și, prin urmare, va duce la creșterea competitivității. Informațiile vor furniza, de asemenea, factorilor de decizie de la nivelul Uniunii și al statelor membre o bază solidă pentru elaborarea unor politici care să promoveze utilizarea unor vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic. Prin urmare, este necesar ca valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil determinate pentru fiecare vehicul greu nou în temeiul Regulamentului (UE) nr. [...] ⁶ [Trimiterea corectă se inserează de către Opoce] să fie monitorizate, raportate Comisiei și puse la dispoziția publicului.
- (8) Pentru a obține informații complete privind configurația, evoluția în timp și impactul potențial al parcului de vehicule grele din Uniune asupra emisiilor de CO₂, este oportun să se monitorizeze și să se raporteze datele referitoare la înmatricularea tuturor vehiculelor grele noi și a tuturor remorcilor noi, inclusiv datele privind sistemele propulsoare și caroseria.
- (9) Datele privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil vor fi disponibile pentru anumite vehicule grele noi înmatriculate în [2019]. Începând cu această dată, autoritățile competente din statele membre ar trebui, prin urmare, să fie obligate să furnizeze date privind noile înmatriculări, iar producătorii ar trebui să fie obligați să furnizeze datele tehnice referitoare la respectivele vehicule.
- (10) Datele tehnice esențiale pentru determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil pentru un vehicul ar trebui să fie puse la dispoziția publicului pentru a

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

⁶ Regulamentul (UE) nr. [...] de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil pentru vehiculele grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei (JO L.....).

spori transparența în ceea ce privește specificațiile vehiculului și performanța aferentă și pentru a stimula concurența între producători. Numai datele sensibile din motive de protecție a datelor cu caracter personal și de concurență loială nu ar trebui publicate. Cu toate acestea, este evident în interesul publicului ca datele tehnice esențiale pentru determinarea performanței vehiculelor să fie disponibile. Astfel de date nu ar trebui, prin urmare, să fie exceptate de la obligația de punere la dispoziția publicului.

- (11) Este important să se asigure soliditatea și fiabilitatea datelor monitorizate și raportate. Comisia ar trebui, prin urmare, să dispună de mijloacele necesare pentru a verifica și, dacă este necesar, a corecta datele finale. De asemenea, în cerințele privind monitorizarea ar trebui să figureze parametrii care permit urmărirea și verificarea în mod adecvat a datelor.
- (12) Pe baza experienței dobândite în domeniul monitorizării și raportării datelor privind emisiile de CO₂ în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁷ pentru autoturismele noi și al Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁸ pentru vehiculele utilitare ușoare noi, este oportun să i se atribuie Agenției Europene de Mediu responsabilitatea schimbului de date cu autoritățile competente din statele membre și cu producătorii, precum și a gestionării bazei de date finale în numele Comisiei. Este, de asemenea, oportun să se alinieze, pe cât posibil, procedurile de monitorizare și de raportare pentru vehiculele grele cu cele deja existente pentru vehiculele utilitare ușoare.
- (13) Pentru a se asigura condiții uniforme de aplicare a dispozițiilor prezentului regulament referitoare la verificarea și corectarea datelor monitorizate, este necesar să i se atribuie Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁹.
- (14) Pentru a se asigura că cerințele referitoare la date și la procedurile de monitorizare și raportare vor rămâne relevante în timp pentru evaluarea contribuției parcului de vehicule grele la emisiile de CO₂ și pentru a asigura totodată disponibilitatea datelor privind tehnologiile noi și avansate de reducere a emisiilor de CO₂, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea cerințelor privind datele și a procedurii de monitorizare și raportare stabilită în anexe. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestora au

⁷ Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare, JO L 140, 5.2.2009, p. 1.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 510/2011 din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare, JO L 145, 31.5.2011, p.1.

⁹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (15) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi din Uniune, nu poate fi îndeplinit de statele membre, dar, datorită dimensiunii și efectelor acțiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1
Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințele de monitorizare și raportare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniunea Europeană .

Articolul 2
Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică monitorizării și raportării de către statele membre și de către producătorii de vehicule grele a datelor privind vehiculele noi.

Prezentul regulament se aplică pentru următoarele categorii de vehicule:

- (a) vehiculele grele din categoriile M1, M2, N1 și N2 cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg, care nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰, și toate vehiculele din categoriile M3 și N3;
- (b) vehiculele din categoriile O3 și O4.

Articolul 3
Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹¹ și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului.

¹⁰ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

¹¹ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

Articolul 4

Monitorizarea și raportarea de către statele membre

1. Până la data de 28 februarie a fiecărui an, începând din [2020], autoritățile competente ale statelor membre colectează datele corespunzătoare anului calendaristic precedent, referitoare la vehiculele noi înmatriculate pentru prima dată în Uniune și indicate în partea A din anexa I . Datele privind vehiculele noi care au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii nu sunt monitorizate și raportate, cu excepția cazului în care această înmatriculare precede cu mai puțin de trei luni înmatricularea în Uniune. Datele sunt comunicate Comisiei în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa II.
2. Autoritățile competente responsabile de colectarea și comunicarea datelor în conformitate cu prezentul regulament sunt cele desemnate de statele membre în conformitate cu articolul 8 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

Articolul 5

Monitorizarea și raportarea de către producători

1. Până la data de 28 februarie a fiecărui an, începând din [2020], producătorii de vehicule grele colectează datele indicate în partea B din anexa I, referitoare la vehiculele produse în anul calendaristic precedent.
Data de producție este data semnării certificatului de conformitate sau, după caz, a semnării certificatului de omologare individuală.
2. Producătorii desemnează un punct de contact pentru raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 6

Registrul central de date privind vehiculele grele

1. Comisia ține un registru central al datelor raportate în conformitate cu articolele 4 și 5. Registrul este disponibil publicului, cu excepția datelor prevăzute la punctele 1, 24, 25, 32, 33, 39 și 40 din anexa I partea B.
2. Registrul este gestionat de Agenția Europeană de Mediu (AEM) în numele Comisiei.

Articolul 7

Calitatea datelor

1. Autoritățile competente și producătorii sunt responsabili pentru corectitudinea și calitatea datelor pe care le raportează în temeiul articolelor 4 și 5. Acestea informează Comisia, fără întârziere, cu privire la orice eroare detectată în datele raportate.
2. Comisia poate efectua propriile verificări privind calitatea datelor raportate în temeiul articolelor 4 și 5.
3. În cazul în care Comisia este informată cu privire la existența unor erori ale datelor sau constată, în urma propriilor verificări, discrepanțe în setul de date, aceasta ia, după caz, măsurile necesare pentru a corecta datele publicate în registrul central menționat la articolul 6.

Articolul 8

Raportul

1. Comisia publică, în raportul său anual întocmit în temeiul [articolului 29 din propunerea de regulament privind guvernarea Uniunii energetice], analiza datelor transmise de statele membre și producători pentru anul calendaristic precedent.
2. Analiza indică cel puțin performanța parcului de vehicule grele al Uniunii și cea a fiecărui producător în ceea ce privește media consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂. De asemenea, analiza ține seama de datele privind adoptarea unor tehnologii noi și avansate de reducere a emisiilor de CO₂, atunci când acestea sunt disponibile.
3. Comisia pregătește analiza cu sprijinul AEM.

Articolul 9

Atribuirea de competențe de executare

Comisia poate, prin intermediul actelor de punere în aplicare, să stabilească măsurile de verificare și de corectare menționate la articolul 7 alineatele (2) și (3). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11.

Articolul 10

Delegarea de competențe

1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea modificării anexei I cu scopul de a actualiza sau a ajusta cerințele privind datele indicate în anexa respectivă, dacă acest lucru este considerat necesar pentru a asigura o analiză riguroasă în conformitate cu articolul 8.
2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea modificării anexei II cu scopul de a ajusta procedura de monitorizare și raportare stabilită în respectiva anexă, pentru a ține seama de experiența acumulată în urma punerii în aplicare a prezentului regulament.

Articolul 11

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul schimbărilor climatice instituit prin articolul 9 din Decizia nr. 280/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹². Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

¹² Decizia nr. 280/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 februarie 2004 privind un mecanism de monitorizare a emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de punere în aplicare a Protocolului de la Kyoto (JO L 49, 19.2.2004, p. 1).

Articolul 12
Exercitarea competențelor delegate

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.
2. Se conferă Comisiei, pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament], competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10.
3. Parlamentul European sau Consiliul pot revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 10. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară specificată în aceasta. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia Parlamentului European și Consiliului sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 13
Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu,
Președintele

Fisa financiară legislativă – „Agentii”
Agentia Europeană de Mediu (AEM)

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 1.1. Titlul propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB
- 1.3. Natura propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiectiv(e)
- 1.5. Motivele propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata și impactul financiar
- 1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

- 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare
- 2.2. Sistemul de gestiune și control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor*
 - 3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor [organismului]*
 - 3.2.3. *Impactul estimat asupra resurselor umane ale [organismului]*
 - 3.2.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
 - 3.2.5. *Contribuția terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB²²

34. Politici climatice

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă**.
- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**²³
- Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**
- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. *Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă*

Propunerea constituie o măsură legislativă-cheie a primului pachet privind mobilitatea care urmează să fie adoptat în mai 2017. Aceasta contribuie, de asemenea, la punerea în aplicare a Strategiei europene privind mobilitatea cu emisii scăzute²⁴, elaborată de Comisie și adoptată în 2016, și a planului său de acțiune²⁵ pentru creșterea randamentului energetic și pentru reducerea emisiilor generate de vehiculele grele, și anume, camioane, autobuze și autocare.

Propunerea face parte din măsurile de punere în aplicare anunțate în Comunicarea Comisiei din 2014 privind *o strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ generate de către vehiculele grele*²⁶ în vederea stabilirii unei proceduri de certificare a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele și a monitorizării și raportării acestora pentru toate vehiculele noi introduse pe piața UE.

Această măsură va asigura instrumentul-cheie de aplicare a viitoarelor standarde pentru emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele, pe care Comisia s-a angajat să le propună în 2018.

Propunerea contribuie la îndeplinirea angajamentului UE de a atinge cel puțin 40 % în ceea ce privește reducerea emisiilor pe plan intern până în 2030, față de 1990.

²² ABM: gestionarea pe activități; ABB: întocmirea bugetului pe activități.

²³ Așa cum se prevede la articolul 54 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/RO/1-2016-501-RO-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, disponibilă la adresa: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_ro.htm

1.4.2. *Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză*

Obiectivul specific nr. 3

Continuarea decarbonizării sectorului transporturilor în UE prin dezvoltarea și punerea în aplicare a unor politici armonizate (în colaborare cu alte direcții generale, precum DG MOVE, GROW,...)

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Activitatea ABB 34 02 - Politici climatice la nivelul Uniunii și la nivel internațional

Activitatea ABB 07 02 — Politica în domeniul mediului la nivelul Uniunii și la nivel internațional (articolul bugetar 07 02 06 Agenția Europeană de Mediu).

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Propunerea va institui un sistem de monitorizare și raportare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi puse pe piața UE.

Propunerea va contribui la o mai mare transparență pe piața vehiculelor grele care va stimula concurența între producătorii de vehicule grele și operatorii de transport. Acest lucru, la rândul său, va stimula inovarea la nivel de componente și va încuraja producătorii de vehicule să producă vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic pe piața UE.

Se preconizează că, în cazul în care monitorizarea și raportarea determină o îmbunătățire cu 1 % a eficienței energetice a parcului de vehicule grele al UE, aceasta ar conduce la reducerea emisiilor de CO₂ cu aproximativ 2,1 Mt.

1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

Indicatorul nr. 1: Media anuală a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în UE și care intră sub incidența legislației de certificare, pentru fiecare clasă de vehicule, producător și stat membru.

Indicatorul nr. 2: Comparația dintre media anuală a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil pentru aceeași clasă de vehicule în ani diferiți.

Indicatorul nr. 3: Imagine generală anuală privind tehnologiile eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil utilizate de vehiculele noi și nivelul de penetrare a acestora.

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. *Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Statele membre și producătorii de vehicule grele nou înmatriculate în UE ar urma să colecteze și să raporteze Comisiei date de monitorizare a emisiilor de CO₂ utilizând depozitul de date al Agenției Europene de Mediu.

Agenția Europeană de Mediu ar urma să colecteze și gestioneze datele. Un set de date ar urma să fie făcut public în fiecare an. Comisia ar urma să publice un raport anual de monitorizare.

1.5.2. Valoarea adăugată a implicării UE

Piețele pentru noile vehicule grele și serviciile de transport, funcționează ambele la nivelul UE și sunt parte integrantă a pieței unice. Lipsa de transparență privind consumul de combustibil și emisiile de CO₂ generate de noile vehicule grele nu este încă abordată în statele membre și privește UE în ansamblul său. Mai mult, emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele sunt vizate de obiectivul UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

În absența unei legislații la nivelul UE de monitorizare și de raportare, autoritățile naționale pot adopta diferite metode de monitorizare și de raportare care conduc la o colectare fragmentată și incoerentă a acestor date la nivelul întregii UE. Acest lucru ar duce la o sarcină administrativă considerabilă pentru producătorii de vehicule grele, care ar trebui să respecte diferitele sisteme de raportare. Cu toate acestea, consultarea publică realizată la vremea elaborării propunerii indică faptul că autoritățile naționale mai degrabă nu ar acționa deloc.

Un sistem la nivelul UE pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele va asigura accesul la informații cu privire la nivelul de penetrare și difuzarea efectivă a tehnologiilor avansate, eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil pentru cumpărătorii de vehicule grele și factorii de decizie.

În plus, schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră și, în același timp, o competență partajată între UE și statele membre. Coordonarea acțiunilor de combatere a schimbărilor climatice la nivel european este, prin urmare, necesară, iar acțiunea la nivelul UE este justificată din motive de subsidiaritate.

1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențe anterioare similare

Pentru autoturisme și camionete este deja instituit un sistem obligatoriu la nivelul UE de monitorizare și raportare a emisiilor de CO₂.²⁷ Sistemul s-a dovedit a fi foarte important pentru asigurarea unei transparențe sporite a pieței UE pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare. Setul de date publicat anual de Agenția Europeană de Mediu (AEM) este utilizat pe scară largă pentru compararea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare în UE. De asemenea, acesta constituie baza pentru stabilirea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ ale autoturismelor și camionetelor și pentru evaluarea anuală a modului în care producătorii respectă aceste standarde.

Sistemul de monitorizare și de raportare la nivelul UE pentru vehiculele grele propus se bazează foarte mult pe învățămintele desprinse din rezultatele sistemului de monitorizare și de raportare pentru vehiculele utilitare ușoare la nivelul întregii UE. Ca și în cazul vehiculelor utilitare ușoare, propunerea de regulament prevede un sistem de monitorizare bazat pe numerele de identificare ale vehiculului (VIN), iar datele ar urma să fie transmise atât de statele membre, cât și de producători, pentru a menține sarcina administrativă la un nivel minim. La fel ca în cazul sistemului de monitorizare și de raportare pentru autoturisme și camionete, pentru transmiterea datelor ar urma să fie utilizat depozitul de date al Agenției Europene de Mediu. În plus, având în vedere experiența acumulată de Agenția Europeană de Mediu în ceea ce privește monitorizarea emisiilor de CO₂, aceasta ar urma, de asemenea, să sprijine Comisia în gestionarea sistemului de monitorizare la nivelul întregii UE pentru vehiculele grele.

²⁷

Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și Regulamentul (CE) nr. 510/2011.

1.5.4. *Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare*

Propunerea este coerentă cu propunerea de Regulament al Comisiei [...] privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 595/2009 în ceea ce privește certificarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

1.6. Durata și impactul financiar

- Propunere/inițiativă pe **durată determinată**
 - Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
 - Impact financiar din AAAA până în AAAA
- Propunere/inițiativă pe **durată nedeterminată**
 - Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate începând din 2018 (fără impactul financiar) pentru o durată nelimitată,
 - urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)

- Gestiune directă** asigurată de către Comisie
 - prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului său din delegațiile Uniunii;
 - de către agențiile executive
- Gestiune partajată** cu statele membre
- Gestiune indirectă** cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:
 - țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
 - organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
 - BEI și Fondului european de investiții;
 - organismelor menționate la articolele 208 și 209 din Regulamentul financiar;
 - organismelor de drept public;
 - organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;
 - organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;
 - persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, identificate în actul de bază relevant.
 - *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

Observații

Participarea Agenției Europene de Mediu (AEM) va fi necesară pentru punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în propunerea de regulament privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi.

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Propunerea de regulament precizează frecvența și datele care trebuie raportate de către statele membre și producători pentru vehiculele grele nou înmatriculate în Uniune. Datele, astfel cum se menționează în propunerea de regulament, ar trebui să fie raportate anual utilizându-se depozitul de date al Agenției Europene de Mediu. Pentru a sprijini statele membre și producătorii, în rapoartele lor anuale vor fi furnizate orientări suplimentare prin intermediul CIRCABC.

2.2. Sistemul de gestiune și de control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Statele membre sau producătorii pot înregistra întârzieri în ceea ce privește obligațiile lor de monitorizare și raportare. Se preconizează că statele membre vor desemna aceleași autorități care sunt responsabile deja de monitorizarea și raportarea pentru autoturisme și camioane. Aceste autorități sunt familiarizate cu monitorizarea și raportarea și cu instrumentele informatice relevante, fapt care va reduce la minimum aceste riscuri.

Depozitul de date al Agenției Europene de Mediu este un sistem de raportare a datelor bine instituit. Se poate considera că eventuale defecțiuni ale sistemului și problemele de confidențialitate sunt abordate în mod satisfăcător.

2.2.2. Informații privind sistemul de control intern instituit

Metodele de control preconizate sunt prevăzute în Regulamentul financiar și în normele de aplicare.

2.2.3. Estimarea costurilor și a beneficiilor controalelor și evaluarea nivelului prevăzut de risc de eroare

N/A

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

În plus față de aplicarea Regulamentului financiar de prevenire a fraudei și a neregulilor, bazându-se pe sistemul bine stabilit pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de noile autoturisme și vehicule comerciale ușoare, se va efectua controlul calității și verificarea datelor transmise cu în scopul de a se remedia orice omisiune sau neregulă.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

| Rubrica din cadrul financiar multianual | Linia bugetară | Tipul cheltuielilor | Contribuție | | | |
|---|---|---------------------------|-------------------------|------------------------------|------------|--|
| | Număr [Rubrica.....] | Dif./Nedif. ²⁸ | Țări AELS ²⁹ | Țări candidate ³⁰ | Țări terțe | în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar |
| 2 | 34 02 01: Reducerea emisiilor de GES (atenuare) | Dif. | NU | NU | NU | NU |
| 2 | 07 02 06: Agenția Europeană de Mediu | Nedif. | DA | DA | DA | NU |

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

| Rubrica din cadrul financiar multianual | Linia bugetară | Tipul cheltuielilor | Contribuție | | | |
|---|----------------------|---------------------|-------------|----------------|------------|--|
| | Număr [Rubrica.....] | Dif./ Nedif. | Țări AELS | Țări candidate | Țări terțe | în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar |
| | [XX.YY.YY.YY] | | DA/NU U | DA/NU | DA/NU U | DA/NU |

²⁸ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate

²⁹ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

³⁰ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

Milioane EUR (cu trei zecimale)

| | | |
|--|------------|-------------------------------------|
| Rubrica din cadrul financiar multianual | Număr 2 | Creștere durabilă: Resurse naturale |
|--|------------|-------------------------------------|

| [Organism]: <AEM - Agenția Europeană de Mediu> | | | Anul 2019 | Anul 2020 | Anul N+2 | Anul N+3 | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) | | | TOTAL 2019-2020 |
|--|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--|--|--|--------------------|
| Titlul 1: Cheltuieli cu personalul | Angajamente | (1) | 0,150 | 0,200 | | | | | | 0,350 |
| | Plăți | (2) | 0,150 | 0,200 | | | | | | 0,350 |
| Titlul 2: Cheltuieli de infrastructură și de funcționare | Angajamente | (1a) | | | | | | | | |
| | Plăți | (2a) | | | | | | | | |
| Titlul 3: Cheltuieli operaționale | Angajamente | (3a) | 0,250 | 0,175 | | | | | | 0,425 |
| | Plăți | (3b) | 0,250 | 0,175 | | | | | | 0,425 |
| TOTAL credite pentru [organism] <AEM> | Angajamente | =1+1a +3 | 0,400 | 0,375 | | | | | | 0,775 |
| | Plăți | =2+2a +3b | 0,400 | 0,375 | | | | | | 0,775 |

3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor [organismului]*

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

| A se indica obiectivele și realizările ↓ | | | Anul 2019 | | Anul 2020 | | Anul N+2 | | Anul N+3 | | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) | | | | | | TOTAL | | | |
|--|-------------------|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|--|---------|----|---------|----|---------|-------|---------|-----------|----------------|
| | REALIZĂRI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tip ³¹ | Costuri medii | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Ń: | Costuri | Nr. total | Costuri totale |
| OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 1 ³² ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Crearea unei platforme de raportare | | | 1 | 0,250 | | | | | | | | | | | | | | | | 0,250 |
| Asistență detaliată QA/QC/-MS/OEM care raportează, comunicarea cu țări și producători, administrarea și întreținerea bazei de date, servicii de asistență etc. | | | | | 1 | 0,175 | | | | | | | | | | | | | | 0,025 |

³¹ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construite etc.).
³² Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------|---|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------|
| - Realizare | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1 | 1 | 0,250 | 1 | 0,175 | | | | | | | | | | | | | 0,275 |
| OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2... | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Realizare | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| COSTURI TOTALE | 1 | 0,250 | 1 | 0,175 | | | | | | | | | | | | | 0,275 |

3.2.3. Impactul estimat asupra resurselor umane ale AEM

3.2.3.1. Rezumat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

Milioane EUR (cu trei zecimale)

Milioane EUR (cu trei zecimale)

| | Anul 2019 | Anul 2020 | Anul N+2 | Anul N+3 | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) | TOTAL 2019+2020 |
|--|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---|----------------------------|
|--|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---|----------------------------|

| | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|--|--|--|--|--------------|
| Funcționari (grade AD) | | | | | | | |
| Funcționari (grade AST) | | | | | | | |
| Agenți contractuali | 0,150 | 0,200 | | | | | 0,350 |
| Agenți temporari | | | | | | | |
| Experți naționali detașați | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|--------------|--------------|--------------|--|--|--|--|--------------|
| TOTAL | 0,150 | 0,200 | | | | | 0,350 |
|--------------|--------------|--------------|--|--|--|--|--------------|

Impact estimat asupra personalului (ENI suplimentare) – schema de personal

| Grupa de funcții și gradul | Anul 2019 | Anul 2020 | Anul N+2 | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) |
|----------------------------|-----------|-----------|----------|---|
| AD16 | | | | |
| AD15 | | | | |
| AD14 | | | | |
| AD13 | | | | |
| AD12 | | | | |
| AD11 | | | | |

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| AD10 | | | | |
| AD9 | | | | |
| AD8 | | | | |
| AD7 | | | | |
| AD6 | | | | |
| AD5 | | | | |
| Total AD | | | | |
| AST11 | | | | |
| AST10 | | | | |
| AST9 | | | | |
| AST8 | | | | |
| AST7 | | | | |
| AST6 | | | | |
| AST5 | | | | |
| AST4 | | | | |
| AST3 | | | | |
| AST2 | | | | |
| AST1 | | | | |
| Total AST | | | | |
| AST/SC 6 | | | | |
| AST/SC 5 | | | | |
| AST/SC 4 | | | | |
| AST/SC 3 | | | | |
| AST/SC 2 | | | | |
| AST/SC 1 | | | | |

| | | | | |
|---------------|--|--|--|--|
| Total AST/SC | | | | |
| TOTAL GENERAL | | | | |

Impactul estimat asupra personalului (suplimentar) – personal extern

| Agenți contractuali | Anul N | Anul N+1 | Anul N+2 | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) |
|----------------------|--------|----------|----------|--|
| Grupa de funcții II | 1 | 1 | | |
| Grupa de funcții III | 1(*) | 1 | | |
| Grupa de funcții II | | | | |
| Grupa de funcții I | | | | |
| Total | 2 | 2 | | |

(*) recrutarea este prevăzută pentru mijlocul anului 2019.

| Experți naționali detașați | Anul N | Anul N+1 | Anul N+2 | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) |
|----------------------------|--------|----------|----------|--|
| Total | | | | |

Vă rugăm să indicați data planificată pentru recrutare și să adaptați în mod corespunzător suma aferentă (în cazul în care recrutarea se face în luna iulie, se ia în considerare numai 50 % din costul mediu) și să furnizați explicații suplimentare într-o anexă.

În afara agentului temporar și a agentului contractual care lucrează în prezent în cadrul AEM având sarcini legate de monitorizarea emisiilor de CO₂ provenind de la autoturisme și camioane³³, care reflectă durata nelimitată a activităților suplimentare propuse pentru agenție, AEM are nevoie de încă 2 agenți contractuali pentru a gestiona:

- crearea, gestionarea și întreținerea noilor fluxuri de raportare și a infrastructurii de raportare electronică, inclusiv toate activitățile legate de tehnologia informației, în ceea ce privește transmiterea datelor pentru vehiculele grele;
- Efectuarea unor evaluări detaliate privind calitatea datelor și controlul calității pentru datele transmise de statele membre și de producători, inclusiv coordonarea procesului de comunicare cu autoritățile statelor membre și experții în fabricare, cu centrele de asistență asociate etc.;

³³ Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și Regulamentul (CE) nr. 510/2011.

- Compilarea și publicarea de seturi de date pe site-ul web al EEA pentru Comisia Europeană și alte părți interesate.

Un agent contractual (grupa de funcții IV) ar începe în 2019 pentru pregătirea și punerea în aplicare a sistemului de raportare pentru a se asigura că acesta este pe deplin operațional în 2020. Al doilea agent contractual (grupa de funcții III) ar urma să înceapă în a doua jumătate a anului 2019, pentru a sprijini punerea în aplicare a sistemului de raportare, precum și pregătirea asigurării calității și a sistemelor de control al calității datelor.

Impactul bugetar a fost calculat în mod corespunzător presupunându-se un cost mediu de 100 000 EUR anual/agent contractual.

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

Inițiativa propusă ar necesita o majorare a programării financiare pentru contribuția la Agenția Europeană de Mediu (AEM), finanțată prin articolul bugetar 07 02 06 pentru 2019 și 2020, sumele fiind indicate în tabelul 3.2.1 de mai sus.

- Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual¹.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuția terților

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Milioane EUR (cu trei zecimale)

| | Anul N | Anul N+1 | Anul N+2 | Anul N+3 | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) | | | Total |
|--|-----------|-------------|-------------|-------------|---|--|--|-------|
| A se preciza organismul care asigură cofinanțarea | | | | | | | | |
| TOTAL credite cofinanțate | | | | | | | | |

¹ A se vedea articolele 11 și 17 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - asupra resurselor proprii
 - asupra diverselor venituri

Milioane EUR (cu trei zecimale)

| Linia bugetară pentru venituri: | Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs | Impactul propunerii/inițiativei ² | | | | | A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6) | | |
|---------------------------------|---|--|----------|----------|----------|--|--|--|--|
| | | Anul N | Anul N+1 | Anul N+2 | Anul N+3 | | | | |
| Articolul | | | | | | | | | |

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

² În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea unei cote de 25 % pentru costuri de colectare.