



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 19.12.2007
KOM(2007) 856 galutinis

2007/0297 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

nustatantis naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Vidaus rinka – tai erdvė be vidaus sienų, kurioje turi būti užtikrintas laisvas asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimas.

Laikydamosi Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta 1993 m. gruodžio 15 d. Tarybos sprendimu 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo¹, visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti nacionalines, o tam tikrais atvejais ir regionines programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos švelninti klimato kaitą. Atsižvelgdama į tai, 2007 m. sausio mėn. Komisija pasiūlė, kad tarptautinių derybų pagrindu ES siektų iki 2020 m. sumažinti išsivysčiusių šalių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 30 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu) ir kad ES turėtų nepriklausomai įsipareigoti iki 2020 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne mažiau kaip 20 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu)². Taryba ir Europos Parlamentas šiam tikslui pritarė.

Be kita ko šie įsipareigojimai reiškia, kad visos valstybės narės turės žymiai sumažinti lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekį. Automobiliai yra svarbi daugelio europiečių kasdienio gyvenimo dalis, o automobilių pramonė turi didelę reikšmę užimtumui ir ekonominiam augimui daugelyje ES regionų. Naudojimasis automobiliais turi žymaus poveikio klimato kaitai. Lengvieji automobiliai išmeta apie 12 % viso ES išmetamo anglies dvideginio (CO₂), pagrindinių šiltnamio efektą sukeliančių dujų. Patobulinus transporto priemonių variklius, visų pirma padidinus degalų vartojimo efektyvumą, nuo 1995 m. iki 2004 m. degalai vartoti 12,4 % efektyviau. Tačiau didesnę degalų vartojimo efektyvumą atsvėrė augantis transporto paslaugų poreikis ir gaminamos vis didesnės transporto priemonės. 1990–2004 m. visoje Europos Sąjungoje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sumažintas apytiksliai 5 %; kituose nei transporto sektoriuose teršalų išmesta mažiau, tačiau kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekis išaugo 26 %. Nors transporto priemonių varikliai žymiai patobulinti, visų pirma padidintas degalų vartojimo efektyvumas (todėl CO₂ išmesta mažiau), nuolat augo transporto paslaugų ir didesnių automobilių paklausa, todėl siekiant Bendrijos tikslo – naujų automobilių parkas vidutiniškai išmeta 120 g CO₂/km – pažanga buvo per lėta.

Šiuo pasiūlymu siekiama užtikrinti, kad lengvųjų automobilių vidaus rinka veiktų sklandžiai nustatant suderintas taisykles iki 2012 m. sumažinti naujų automobilių parko išmetamo CO₂ kiekį Bendrijoje iki 130 g CO₂/km. Nesant suderinimo kyla grėsmė, kad valstybių narių pastangos taikyti vienašališkas priemones, kuriomis siekiama didinti lengvųjų automobilių kuro vartojimo efektyvumą ir mažinti išmetamo CO₂ kiekį, galėtų susilpninti vidaus rinką. Tai integruoto principo dalis, kuri bus papildyta priemonėmis išmetamo CO₂ kiekį sumažinti dar 10 g CO₂/km, kad būtų pasiekta 120 g

¹ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

² COM(2007) 2.

CO₂/km norma, kaip išdėstyta Komunikate COM(2007) 19.

Bendrijoje lengviesiems automobiliams taikomas normas būtina priimti siekiant užkirsti kelią vidaus rinkos suskaidymui dėl valstybių narių lygmeniu priimamų skirtingų priemonių. Nustačius Bendrijos normas, gamintojai turėtų daugiau tikslesnio planavimo galimybių ir galėtų lanksčiau taikytis prie reikalavimų mažinti išmetamo CO₂ kiekį nei laikydamiesi atskirų nacionalinių taršos mažinimo normų. Nustatant taršos standartus ypač svarbu atsižvelgti į poveikį rinkai ir gamintojų konkurencijai, į inovacijų skatinimą ir energijos vartojimo mažinimą. Nustatant tokius standartus, transporto priemonių gamintojams svarbus suteikti galimybes patikimai planuoti veiklą visoje Europoje.

Šiuo reglamentu siekiama sukurti automobilių pramonei paskatą investuoti į naujas technologijas. Reglamentu intensyviai skatinamos su ekologija susijusios inovacijos ir atsižvelgiama į būsimą technologijų plėtrą. Taip stiprinamas Europos pramonės konkurencingumas ir kuriamos kokybės požiūriu vertingos darbo vietos.

- Bendrosios aplinkybės

Pirmiausia Komisija 1995 m. priėmė Bendrijos strategiją mažinti automobilių išmetamo CO₂ kiekį. Ši strategija turi tris ramsčius: savanoris automobilių gamintojų įsipareigojimas mažinti išmetamų teršalų kiekį, geresnis vartotojų informavimas ir taupiau degalus vartojančių automobilių populiarinimas finansinėmis priemonėmis. 1998 m. Europos automobilių gamintojų asociacija įsipareigojo iki 2008 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140 g CO₂/km; panašų įsipareigojimą – iki 2009 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140 g CO₂/km – 1999 m. priėmė Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojų asociacijos.

2007 m. vasario 7 d. Komisija priėmė du komunikatus panašiomis temomis: komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui dėl Bendrijos strategijos, skirtos mažinti lengvųjų automobilių ir lengvųjų krovininių automobilių išmetamo CO₂ kiekį, persvarstymo rezultatų ir komunikatas dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje CARS 21 (toliau – komunikatai). Komunikatuose pažymėta tam tikra pažanga siekiant, kad iki 2008–2009 m. būtų išmetama 140 g CO₂/km, tačiau be papildomų priemonių tikslo, kad iki 2012 m. Bendrijoje naujų automobilių parkas išmestų vidutiniškai 120 g CO₂/km, pasiekti nepavyks. Todėl komunikatuose pasiūlyta Bendrijos tikslo siekti laikantis integruoto principo ir paskelbta, kad Komisija pasiūlys teisinį pagrindą Bendrijos tikslui pasiekti telkiant pastangas mažinti išmetamojo CO₂ kiekį taip, kad tobulinant transporto priemonių variklius būtų pasiekta vidutinė 130 g CO₂/km norma, nustatyta naujų automobilių parkui, o išmetamo CO₂ kiekį sumažinti dar 10 g CO₂/km (arba, jei techniškai būtina, lygiaverčiu kiekiu) diegiant kitus technikos patobulinimus arba vartojant daugiau biodegalų.

Komunikatuose pabrėžiama, kad teisiniu pagrindu, kuriuo remiantis siekiama naujų automobilių parkui nustatytos vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad taršos mažinimo normos būtų konkurencijos ir socialiniu požiūriu nešališkos ir tvarios; be to, tos normos turėtų būti nešališkos įvairiems automobilių gamintojams Europoje, jas taikant neturėtų būti iškraipoma automobilių gamintojų konkurencija. Teisinis pagrindas turėtų būti suderinamas su bendroju tikslu – pasiekti Kioto protokole

numatytus ES tikslus.

2007 m. gegužės mėn. Konkurencingumo taryba parėmė Komisijos pasiūlytą integruotą principą mažinti motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį bei pažymėjo, kad visos šalys turėtų prisidėti mažinant klimatui žalingų išmetamų teršalų kiekį ir kad būtina pasinaudoti galimybe sukurti teisinį pagrindą, kuriuo remiantis būtų kuriami rentabilūs sprendimai, užtikrinamas įperkamas mobilumas ir padėta išsaugoti automobilių pramonės konkurencingumą pasaulyje. 2007 m. birželio mėn. Aplinkos taryba paragino Europos Komisiją kuo skubiau ir ne vėliau kaip iki 2007 m. pabaigos pasiūlyti teisinį pagrindą, kuriuo būtų mažinamas automobilių išmetamo CO₂ kiekį.

Šios dviejų sudėčių Tarybos bei 2007 m. birželio mėn. Transporto taryba paragino Komisiją remiantis išsamiu poveikio vertinimu parengti planą, kurio laikantis Europos Sąjungoje parduodamiems naujiems automobiliams nustatyta vidutinė išmetamo CO₂ norma būtų pasiekta kuo mažesniu poveikiu konkurencijai, socialiniu požiūriu nešališkai ir tvariai. Planas turėtų būti sudarytas užtikrinant, kad visi gamintojai telktų didesnes pastangas rentabiliai pertvarkyti automobilių gamybą, kad jos poveikis aplinkai būtų kuo mažesnis.

2007 m. spalio 24 d. priimtoje rezoliucijoje Europos Parlamentas palankiai įvertino Komisijos ketinimą siūlyti teisės aktus ir pasiūlė privalomas išmetamų teršalų normas taikyti nuo 2011 m. siekiant užtikrinti, kad vien techniškai patobulinus transporto priemones naujų automobilių parkas 2015 m. vidutiniškai išmestų 125 g CO₂/km. Parlamentas rekomendavo mažinimo normas apibrėžti ribiniais dydžiais, paremtais pagal atstumą tarp ratų nustatomu transporto priemonės plotu (tarpvėžės plotis padaugintas iš ratų bazės). Be to, Parlamentas pabrėžė, kad atsižvelgiant į ilgalaikį tikslą būtina imtis dar vienos priemonės: iki 2020 m. naujų automobilių parkas turėtų vidutiniškai išmesti 95 g CO₂/km ir, jei įmanoma, 70 g CO₂/km iki 2025 m., jei Komisija tai patvirtintų arba persvarstytų ne vėliau kaip 2016 m.

Lengvųjų automobilių išmetamam bendram teršalų kiekiui įtakos turi vartotojų elgesys. Vartotojams turėtų būti teikiama informacija, ar nauji lengvieji automobiliai atitinka nustatytas teršalų išmetimo normas. Kad Direktyva 1999/94/EB, kurioje nustatyti reikalavimai ženklinti degalų vartojimo efektyvumą, būtų įgyvendinama veiksmingiau, Komisija priims pasiūlymą iš dalies keisti tą direktyvą. Automobilių apmokestinimas yra veiksminga priemonė, turinti įtakos automobilius besirenkančių pirkėjų sprendimams. Mokesčius nustačius taip, kad efektyviai degalus vartojantys ir mažai CO₂ išmetantys automobiliai į rinką galėtų patekti greičiau, Bendrijos tikslas būtų pasiektas lengviau. Tokia galimybė numatyta Komisijos pateiktame pasiūlyme dėl Tarybos direktyvos dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių (COM(2005) 261), kuriame nustatomas reikalavimas mokesčių diferencijuoti remiantis kiekvieno automobilio išmetamo CO₂ kiekiu ir numatoma, kad su CO₂ kiekiu siejamų mokesčių įplaukų dalis bus padidinta nuo dvidešimt penkių iki penkiasdešimties procentų.

Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl bendros transporto politikos (COM(2006) 314) laikotarpio vidurio apžvalgoje aplinkos apsaugos ir energetinio saugumo tikslai patvirtinti dar kartą, pabrėžus, kad tarša CO₂ yra viena didžiausių problemų.

- Pasiūlymo srities nuostatos

Komisijos rekomendacija 1999/125/EB dėl lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo, <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Komisijos rekomendacija 2000/303/EB dėl lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (KAMA), <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/en.pdf>.

Komisijos rekomendacija 2000/304/EB dėl lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (JAMA), <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.

Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1753/2000/EB, nustatantis naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamųjų CO₂ dujų kiekio kontrolės sistemą, http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_en.pdf.

- **Derėjimas su kitomis Europos Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymas atitinka visus tris Lisabonos strategijos ramsčius, kadangi griežtesni taršos CO₂ ir degalų vartojimo efektyvumo reikalavimai turėtų paskatinti naujų aplinkai mažiau kenksmingų technologijų sukūrimą ir taikymą, atitinkamai būtų paskatintas aukštos pridėtinės vertės technologijų bei transporto priemonių eksportas į besiformuojančias rinkas, kuriose trūkta naftos, taip pat atsirastų paskatų Europoje kurti aukštos kvalifikacijos reikalaujančias darbo vietas.

Be to, pasiūlymu papildoma 2006 m. birželio mėn. Europos Vadovų Tarybos priimta atnaujinta Tvaraus vystymosi strategija prisidedant prie tvaresnio mobilumo. Esant tvaresnei transporto sistemai, siekti kitų tvarios plėtros tikslų būtų lengviau. Transportas, klimato kaita, visuomenės sveikata, gamtos išteklių apsauga ir energijos vartojimas susiję ypač tarpiai.

2) KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiriamieji sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

Kad pagrįstų pirmiau minėtus komunikatus, 2005–2006 m. Komisija organizavo pirmą viešųjų konsultacijų etapą internete. Vėliau pagal Europos klimato kaitos programą įsteigta speciali darbo grupė. Be to, rengdama automobilių sektoriui visuotinės integruotos politikos pagrindą, suinteresuotųjų šalių darbo grupė CARS 21 įvertino aplinkos politikos reikšmę ir taršą CO₂.

Remiantis šiuo darbu, surengtos toliau išvardytos viešosios konsultacijos ir išorinis tyrimas, kuriuo siekta išsiaiškinti galimus teisinio reguliavimo principus, taikytinus lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekiui sumažinti:

- nuo 2007 m. gegužės 5 d. iki liepos 15 d. vyko viešoji konsultacija internete, kuria siekta surinkti suinteresuotųjų šalių ir visuomenės atstovų nuomones apie įgyvendinamą atnaujintą CO₂ ir automobilių strategiją;

- siekiant papildyti internete vykdytą konsultaciją, 2007 m. liepos 11 d. Komisija surengė viešąjį svarstymą, kuriame nuomones pareikšti galėjo suinteresuotosios šalys, tiesiogiai susijusios su rengiamais teisės aktais (automobilių pramonės atstovai, tiekėjai, nevyriausybinės aplinkos organizacijos, socialiniai partneriai, vartotojai).

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgti

Į informaciją, surinktą konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis, atsižvelgti rengiant siūlomos sistemos projektą. Išsami informacija apie tai pateikiama poveikio vertinimo ataskaitoje, pridedamoje prie šio pasiūlymo.

Konsultuodamasi 2007 m. gegužės–birželio mėn. internetu Komisija gavo 2390 atsiliepimų. Rezultatus galima rasti tinklavietėje http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm ; rezultatų santrauka kartu su išsamia viešojo svarstymo ataskaita pateikiama prie šio pasiūlymo pridedamame poveikio vertinimo priede.

• Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Susijusios mokslo ir (arba) specialiųjų žinių sritys

1) Automobilių pramonės, įskaitant gamintojų, specialiosios žinios ir 2) išorės konsultantų specialiosios modeliavimo srities žinios (pagrindžiamųjų dokumentų išsamesnę informaciją ir su modeliavimu susijusius svarstymus žr. poveikio vertinimo I priede, pateikiamame su šiuo pasiūlymu).

Naudoti metodai

Modeliavimas taikant formalius matematinius modelius ir statistiniais duomenimis pagrįsti skaičiavimai.

Pagrindinės organizacijos ir (arba) ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Valdžios institucijos, pramonės sektorių asociacijos, prekybos organizacijos, aplinkos organizacijos, vartotojų organizacijos ir išorės konsultantai.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Išorės konsultanto patarimais remtasi vertinant įvairių politinių alternatyvų, kurių laikantis būtų siekiama šio pasiūlymo tikslų, poveikį. Šios alternatyvos ir jų poveikis aprašytas prie šio pasiūlymo pridedamame poveikio vertinime.

Priemonės, kuriomis viešai skelbtos ekspertų išvados

Poveikio vertinimui pagrįsti atliktas tyrimas ir anksčiau atlikti susiję darbai bus paskelbti šiose tinklavietėse: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

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

• Poveikio vertinimas

Vertinant poveikį apsvartytos trys pagrindinės alternatyvos.

Pirmiausia svarstyta alternatyva kiekvienam gamintojui 2012 m. nustatyti tą pačią vidutinę išmetamo CO₂ normą, kuri būtų taikoma naujų lengvųjų automobilių parkui, t. y. vidutinė 130 g CO₂/km norma.

Antra svarstyta alternatyva – sudaryti kreivę, pagal kurią tam tikro automobilio išmetamo CO₂ norma būtų nustatoma priklausomai nuo automobilio „naudos“ (masė arba pagal atstumą tarp ratų nustatomas transporto priemonės plotas), kad 2012 m. nauji lengvieji automobiliai pasiektų vidutinę 130 g CO₂/km normą.

Trečia ir paskutinė svarstyta alternatyva – įpareigoti gamintojus mažinti taršą nustatyto procentu, kuris atitiktų mažinimą, būtiną 2012 m. pasiekti 130 g CO₂/km normą, palyginti su 2006 m. lygmeniu.

Apsvarstyta, kokios prisitaikomosios sistemos, įskaitant parko vidurkio apskaičiavimą, bendrų fondų sudarymą ir gamintojų tarpusavio prekybą, galėtų būti taikomos įgyvendinant kiekvieną pirmiau minėtą alternatyvą. Taip pat išnagrinėti įvairūs laikymosi užtikrinimo mechanizmai. Visapusiškai apsvartytas tikėtinas ekonominis ir socialinis poveikis bei poveikis aplinkai.

Visapusiškas alternatyvų vertinimas išdėstytas poveikio vertinime, pateikiamame su šiuo pasiūlymu, kuris bus skelbiamas šiose tinklavietėse:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm ir
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- **Siūlomos priemonės santrauka**

Pasiūlymu siekiama sklandaus lengvųjų automobilių vidaus rinkos veikimo užtikrinant, kad nuo 2012 m. Bendrijoje naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis neviršytų 130 g CO₂/km.

Pagrindiniai pasiūlymo punktai:

- pasiūlymas bus taikomas M1 klasės transporto priemonėms (lengvieji automobiliai),
- pasiūlymu nustatomos naujų lengvųjų automobilių Bendrijoje išmetamo CO₂ normos priklausomai nuo automobilių masės,
- pasiūlymu nustatomos privalomos lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ normos, taikomos nuo 2012 m. Normos taikomos vidutiniam CO₂ kiekiui, išreikštam g/km, kurį išmeta kiekvieno gamintojo nauji lengvieji automobiliai, užregistruojami ES kiekvienais kalendoriniais metais. Siekdami laikytis jiems nustatytų normų, gamintojai gali sudaryti bendrus fondus. Jei du ar daugiau gamintojų sudarytų bendrą fondą, bendras fondas bus laikomas vienu gamintoju vertinant, kaip bendras fondas laikosi normų,
- valstybės narės bus įpareigosios rinkti duomenis apie jų teritorijose registruojamus naujus automobilius ir pranešti šiuos duomenis Komisijai, kad ši galėtų įvertinti, kaip

laikomasi nustatytų normų,

- jei gamintojas normos nesilaikys, nuo 2012 m. jis privalės mokėti mokestį už kiekvienais kalendoriniais metais viršytą taršos normą. Mokestis bus apskaičiuojamas padauginant CO₂/km gramų skaičių, kuriuo gamintojas viršijo jam nustatytą normą, iš užregistruotų naujų automobilių skaičiaus ir iš tiems metams nustatytos nuobaudos už viršytą taršos normą. Nuobauda už viršytą taršos normą 2012 m. bus 20 EUR, 2013 m. – 35 EUR, 2014 m. – 60 EUR, 2015 m. ir kiekvienais paskesniais metais – 95 EUR,

- normos pagal reglamentą nustatomos remiantis geriausiomis turimomis žiniomis, visų pirma susijusiomis su automobilių parko vystymosi prognozėmis nuo dabar iki 2012 m. autonominio svorio didinimo požiūriu.

• Teisinis pagrindas

EB Sutarties 95 straipsnis yra tinkamas pagrindas, kadangi vidaus rinkoje visiems ekonomikos sektoriams būtina užtikrinti vienodas sąlygas ir tuo pat metu užtikrinti aukštą visuomenės sveikatos ir aplinkos apsaugos lygmenį.

• Subsidiarumo principas

Subsidiarumo principas taikomas tik tuomet, jei pasiūlymas nepriklauso išimotinei Bendrijos kompetencijai.

Šio pasiūlymo tikslų valstybės narės negali pasiekti tinkamai dėl šių priežasčių:

būtina užkirsti kelią prekybos kliūčių vidaus rinkoje formavimuisi; klimato kaita yra tarpvalstybinė problema; žymiai skiriasi valstybių narių lengviesiems automobiliams nustatytos vidutinės išmetamo CO₂ normos. Atlikus stebėjimus, kiek vidutiniškai naujų automobilių parkas išmeta CO₂, nustatyta, kad išmetamo CO₂ kiekis valstybėse narėse skiriasi (2006 m. Portugalijoje parduotas naujas automobilis vidutiniškai išmetė 144 g CO₂/km, o Švedijoje – 187 g CO₂/km); todėl nacionalinių priemonių, kuriomis būtų pasiektas 130 g CO₂/km ES vidurkis, valstybės narės įgyvendinti negalėtų.

Pasiūlyme iškeltus tikslus galima lengviau pasiekti veikiant Bendrijos lygmeniu, kadangi:

suderintos priemonės mažinti lengvųjų automobilių poveikį klimato kaitai būtų geriausiai įgyvendintos priėmus Bendrijos lygmens teisės aktus; automobilių išmetamo CO₂ normas priėmus Bendrijos lygmeniu, būtų užkirstas kelias vidaus rinkos skaidymui, gamintojai turėtų daugiau galimybių įgyvendinti jų naujų automobilių parkui privalomas CO₂ mažinimo normas visoje Bendrijoje, o ne specifinėmis strategijomis siekti taršos mažinimo normų atskirose valstybėse narėse;

Bendrija jau seniai siekia sumažinti vidutinį naujų automobilių Bendrijoje išmetamo CO₂ kiekį, Taryba ir Europos Parlamentas paragino Komisiją siūlyti teisės aktus šiuo klausimu;

pasiūlymu nustatomos tik normos gamintojams siekiant, kad naujų automobilių parkas vidutiniškai išmestų 130 g CO₂/km; juo nenustatomos papildomos priemonės (reklamos reikalavimai, finansinės paskatos), kurias galėtų taikyti valstybės narės ir

kuriomis būtų galima prisidėti siekiant bendro tikslo – sumažinti automobilių išmetamo CO₂ kiekį – nors vien tų priemonių savaime neužtektų, kad būtų pasiekta 130 g CO₂/km norma.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl šių priežasčių:

juo neviršijama to, kas būtina siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą ir tuo pat metu numatyti aukštą aplinkos apsaugos lygmenį;

pasiūlymas atitinka bendrą ES uždavinį – pasiekti Kioto protokole numatytus ES tikslus; pasiūlymu nustatomos konkurencijos ir socialiniu požiūriu nešališkos tvaraus taršos mažinimo normos, kurios yra nešališkos įvairiems Europos automobilių gamintojams ir kurias taikant neiškraipoma automobilių gamintojų konkurencija;

pasiūlymas bus paremtas jau esama kontrolės sistema, kuri sukurta kontroliuoti, kaip įgyvendinama CO₂ ir automobilių strategija.

- **Priemonių pasirinkimas**

Siūloma priemonė: reglamentas.

Kitos priemonės būtų netinkamos dėl šių priežasčių:

siūlomas reglamentas, kadangi savanoriškai priimti automobilių pramonės išsipareigojimai palaikyti netinkamais siekti tolesnės pažangos pagal atnaujintą CO₂ ir automobilių strategiją (teisinis pagrindas integruotam principui įgyvendinti);

manoma, kad reglamentas yra tinkama teisinė priemonė siekiant užtikrinti reikalavimų laikymąsi, paties reglamento į valstybių narių teisę neperkėlus. Bendrijos tikslas galioja visai Bendrijai. Todėl būtina užtikrinti, kad visose valstybėse yra taikomas narėse vienodas principas. Be to, suderintas principas būtinas vengiant konkurencijos iškraipymo, kuris gali neigiamai paveikti vidaus rinką.

4) POVEIKIS BIUDŽETUI

Priimtam sprendimui įgyvendinti reikės ES lygmens išteklių, kad būtų tinkamai kontroliuojama, kaip gamintojai laikosi CO₂ mažinimo normų, ir prireikus rinkti teisės aktuose numatytą mokestį už viršytą taršos normą, kuris bus įtraukiamas į bendrąjį ES biudžetą.

5) PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Galiojančių teisės aktų panaikinimas**

Priėmus šį pasiūlymą, bus panaikinti galiojantys teisės aktai.

- **Persvarstymo, keitimo, laikino galiojimo sąlyga**

Į pasiūlymą įtraukta persvarstymo sąlyga.

- Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas yra susijęs su Europos ekonomine erdve, todėl turėtų būti taikomas ir jai.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

nustatantis naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 95 straipsnį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą³,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁴,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁵,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁶,

kadangi:

- (1) Šiuo reglamentu siekiama nustatyti išmetamų teršalų normas, taikomas Bendrijoje registruojamiems naujiems lengviesiems automobiliams, užtikrinant tinkamą vidaus rinkos funkcionavimą ir prisidedant prie Bendrijos integruoto principo mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį.
- (2) Vidaus rinka – tai erdvė be vidaus sienų, kurioje turi būti užtikrintas laisvas asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimas. Automobilių sektoriuje Bendrija sukūrė sklandžiai veikiančią vidaus rinką, kuri yra tvirtas pagrindas Bendrijos viduje prekiauti automobilių pramonės produkcija. Išmetamo CO₂ normos turėtų būti suderintos siekiant išvengti skirtingų reikalavimų valstybėse narėse, išsaugoti vidaus rinkoje pasiektus laimėjimus ir užtikrinti laisvą lengvųjų automobilių judėjimą Bendrijoje, tuo pat metu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygmenį.
- (3) Laikydamosi Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta 1993 m. gruodžio 15 d. Tarybos sprendimu 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo⁷, visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti nacionalines, o tam tikrais atvejais ir regionines programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos švelninti klimato kaitą.

3 OL C [...], [...], p. [...].

4 OL C [...], [...], p. [...].

5 OL C [...], [...], p. [...].

6 OL C [...], [...], p. [...].

7 OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

Atsižvelgdama į tai, 2007 m. sausio mėn. Komisija pasiūlė, kad tarptautinių derybų pagrindu ES siektų iki 2020 m. sumažinti išsivysčiusių šalių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 30 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu) ir kad ES turėtų nepriklausomai įsipareigoti iki 2020 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne mažiau kaip 20 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu)⁸. Taryba ir Europos Parlamentas šiam tikslui pritarė.

- (4) Be kita ko šie įsipareigojimai reiškia, kad visos valstybės narės turės žymiai sumažinti lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekį. Kad išmetamų teršalų kiekis būtų pakankamai sumažintas, valstybės narės ir Bendrija turėtų įgyvendinti strategijas ir priemones visuose Bendrijos ekonomikos sektoriuose, o ne tik pramonės ir energetikos sektoriuose. Pagal išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį kelių transportas Europos Sąjungoje yra antras didžiausias sektorius, kuriame išmetamų teršalų kiekis toliau didėja. Jei kelių transporto poveikis klimato kaitai stiprės ir toliau, šis sektorius gerokai pakenks taršos mažinimo rezultatams, pasiektiems kovojant su klimato kaita kituose sektoriuose.
- (5) Bendrijoje lengviesiems automobiliams taikomas normas būtina priimti siekiant užkirsti kelią vidaus rinkos suskaidymui dėl valstybių narių lygmeniu priimamų skirtingų priemonių. Bendrijos iškelti tikslai gamintojams suteikia pakankamo pagrindo planuoti būsimą veiklą ir lanksčiau taikyti priemones, kad būtų laikomasi išmetamo CO₂ dujų kiekio sumažinimo reikalavimų (toks pagrindas kažin ar būtų sukurtas, jeigu kiekviena valstybė narės iškeltų nacionalinius tikslus). Nustatant teršalų išmetimo normas privaloma atsižvelgti į poveikį rinkoms, gamintojų sugebėjimą konkuruoti, tiesiogines ir netiesiogines verslui nustatomas sąnaudas ir naudą, kuri gaunama skatinant naujovių kūrimą ir mažinant suvartojamos energijos kiekį.
- (6) Šis reglamentas pagrįstas transporto priemonių gamintojų pagamintų automobilių išmetamo CO₂ kiekio Europos lygiu gerai suderintu matavimo ir kontrolės procesu pagal 2000 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą 1753/2000/EB, nustatantį naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamųjų CO₂ dujų kiekio kontrolės sistemą⁹ ir taip pat svarbu, kad nustatant išmetamo CO₂ mažinimo reikalavimus visoje Bendrijoje visų tipų automobilius Bendrijoje gaminantiems gamintojams ir toliau būtų užtikrinamas tęstinumas ir galimybė pagrįstai planuoti.
- (7) Bendrijos strategiją mažinti automobilių išmetamo CO₂ kiekį Komisija priėmė 1995 m.¹⁰. Ši strategija turi tris ramsčius: savanoris automobilių gamintojų įsipareigojimas mažinti išmetamų teršalų kiekį, geresnis vartotojų informavimas ir taupiau degalus vartojančių automobilių populiarinimas finansinėmis priemonėmis.
- (8) 1998 m. Europos automobilių gamintojų asociacija (angl. *European Automobile Manufacturers Association*, ACEA) įsipareigojo iki 2008 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140 g CO₂/km; 1999 m. Japonijos automobilių gamintojų asociacija (angl. *Japanese Automobile Manufacturers Association*, JAMA) ir Korėjos automobilių gamintojų asociacija (angl. *Korean*

8 COM(2007) 2.

9 OL L 202, 2002 8 10, p. 1.

10 COM(95) 689 galutinis.

Automobile Manufacturers Association, KAMA) panašiai įsipareigojo iki 2009 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140 g CO₂/km. Šiuos įsipareigojimus Komisija patvirtino 1999 m. vasario 5 d. Rekomendacija 1999/125/EB dėl lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo¹¹ (ACEA); 2000 m. balandžio 13 d. Komisijos rekomendacija 2000/303/EB dėl lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (JAMA¹²) ir Komisijos rekomendacija 2000/303/EB dėl lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (JAMA¹³).

- (9) 2007 m. vasario 7 d. Komisija priėmė du komunikatus panašiomis temomis: komunikatą, kuriame išdėstyti Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai¹⁴ ir komunikatą dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje CARS 21¹⁵. Komunikatuose pažymėta pažanga siekiant, kad iki 2008–2009 m. būtų išmetama 140 g CO₂/km, tačiau be papildomų priemonių Bendrijos 120 g CO₂/km tikslas iki 2012 m. pasiektas nebus.
- (10) Kad iki 2012 m. būtų pasiektas ES 120 g CO₂/km tikslas, komunikatuose pasiūlytas integruotas principas; be to, pranešta, jog Komisija pasiūlys teisės aktus Bendrijos tikslams pasiekti telkiant pastangas privalomai mažinti išmetamo CO₂ kiekį, jog būtų pasiekta vidutinė 130 g CO₂/km norma, taikoma naujų automobilių parkui, tobulinant transporto priemonių variklių technologijas. Laikantis minėto požiūrio pagal gamintojų savanoriškai prisiimtus įsipareigojimus tai bus taikoma toms sudedamosioms dalis, į kurias atsižvelgiama matuojant lengvųjų automobilių išmetamą CO₂ kiekį pagal 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos¹⁶. Jeigu techniniu atžvilgiu reikės, išmetamas CO₂ kiekis bus sumažintas 10 g. arba lygiaverčiu kiekiu taikant kitokias technologijos naujoves ir daugiau vartojant biodegalų. Be to, lengvųjų automobilių išmetamam bendram teršalų kiekiui įtakos turi vartotojų elgesys, todėl vartotojams turėtų būti teikiama informacija, ar nauji lengvieji automobiliai atitinka pagal šį reglamentą nustatytas teršalų išmetimo normas.
- (11) Teisės aktais, kurių pagrindu bus įgyvendinamos naujų automobilių parkui taikomos vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad visiems Europos automobilių gamintojams bešališkos mažinimo normos yra tvarios ir bešališkos konkurencijos bei socialiniu požiūriu, taip pat turėtų būti užkirstas kelias automobilių gamintojų konkurencijos iškraipymui. Teisėkūros sistema turėtų būti tinkama siekti bendrųjų Kioto protokolo tikslų, kuriuos išsikėlė ES, ir ją reikėtų papildyti kitomis su eksploatavimu susijusiomis priemonėmis, pvz., skirtingi automobilių ir energijos mokesčiai.

11 C(1999) 107 OL L 40, 1999 2 13. p. 49.

12 C(2000) 803 OL L 100, 2000 4 20, p. 55.

13 C(2000) 801 OL L 100, 2000 4 20, p. 57.

14 COM(2007) 19 galutinis.

15 COM(2007) 22 galutinis.

16 OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

- (12) Siekiant automobilių rinkoje išlaikyti įvairovę ir galimybę toje rinkoje tenkinti įvairius vartotojų poreikius, lengviesiems automobiliams taikomos CO₂ normos turėtų būti nustatomos kaip tiesinė priklausomybė nuo automobilių „naudos“. Tinkamiausias parametras „naudai“ apibrėžti yra masė – tarp masės ir dabar išmetamo teršalų kiekio yra pakankamai aiškus santykis, todėl atsižvelgiant į masę suskaičiuotos normos būtų realesnės ir konkurencijos požiūriu bešališkos, be to, duomenų apie masę jau yra. Tačiau turėtų būti renkami duomenys apie alternatyvų „naudos“ parametą – transporto priemonės ratų apibrėžtą jos plotą (tarpuvėžio pločio ir atstumo tarp ašių sandauga), kad „naudos“ principu atliekamas ilgalaikis įvertinimas būtų paprastesnis. Nustatant normas reikėtų atsižvelgti į numatomus naujų automobilių masės pokyčius iki 2012 m. ir vengti ydingų paskatų didinti transporto priemonių masę siekiant palankesnių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų. Todėl nustatant 2012 m. normas reikėtų atsižvelgti į tai, kad gaminamų ir ES rinkoje parduodamų transporto priemonių savoji masė gali būti didinama. Normų diferenciacija turėtų paskatinti mažinti visų kategorijų automobilių išmetamų teršalų kiekį, pripažįstant, kad sunkesnių automobilių išmetamų teršalų kiekis gali būti mažinamas daugiau.
- (13) Šiuo reglamentu siekiama automobilių pramonei pasiūlyti paskatų investuoti į naujas technologijas. Reglamentu efektyviai skatinamos poveikį aplinkai mažinančios naujovės ir jame atsižvelgiama į būsimus technologijos naujoves. Dėl tų priežasčių yra didinamas Europos pramonės konkurencingumas ir sukurama daugiau aukštos kokybės darbo vietų.
- (14) Kad normos būtų suderintos su principu, kurio Komisija laikosi pagal CO₂ ir automobilių strategiją, ypač atsižvelgiant į gamintojų asociacijų savanoriškus įsipareigojimus, tos normos turėtų būti taikomos naujiems lengviesiems automobiliams, kurie Bendrijoje registruojami pirmą kartą ir, išskyrus tam tikros trukmės laikotarpį, kad nebūtų piktnaudžiaujama, kurie nebuvo anksčiau registruoti už Bendrijos ribų.
- (15) 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatančia motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus¹⁷, buvo nustatyta suderinta tvarka, apimanti administracines nuostatas ir bendruosius visų naujų transporto priemonių, kurioms taikoma minėta direktyva, patvirtinimo techninius reikalavimus. Už šio reglamento reikalavimų laikymąsi, visus tipo patvirtinimo proceso pagal tą reglamentą aspektus bei už produkcijos atitiktį turėtų būti atsakingas tas pats subjektas.
- (16) Šis reglamentas neturėtų būti taikomas specialios paskirties transporto priemonėms, kurių tipą patvirtinant taikomi specialūs reikalavimai, įskaitant transporto priemones, vykdančias Bendrijos politiką padėti neįgaliesiems komerciniais tikslais specialiai pagamintas taip, kad į jas tilptų neįgaliojo vežimėlis.
- (17) Gamintojams turėtų būti suteikta galimybių patiems spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu nustatomas normas, ir turėtų būti leista skaičiuoti vidutinį naujų automobilių parko išmetamą CO₂ kiekį, o ne taikyti CO₂ normą kiekvienam atskiram automobiliui. Gamintojai turėtų užtikrinti, kad visų Bendrijoje registruojamų naujų

17 OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

automobilių, už kuriuos tie gamintojai yra atsakingi, vidutinis išmetamo CO₂ kiekis neviršytų išmetamo CO₂ normos, nustatytos tiems automobiliams.

- (18) Norėdami pasinaudoti tokia galimybe, gamintojai gali susitarti nediskriminuojant ir skaidriai sudaryti bendrą fondą, kad galėtų vykdyti savo įsipareigojimus pagal šį reglamentą. Susitarimas sudaryti bendrą fondą sudaromas ne ilgesniam nei penkerių metų laikotarpiui, tačiau jo galiojimą galima pratęsti. Jei gamintojai sudarytų bendrą fondą, gamintojai turėtų būti laikomi įvykdę šiuo reglamentu nustatytas normas, jei vidutinis viso bendro fondo išmetamų teršalų kiekis neviršija išmetamų teršalų normos, nustatytos fondui.
- (19) Siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos normos yra vykdomos, būtinas patikimai veikiantis įgyvendinimo mechanizmas.
- (20) Naujų automobilių išmetamas savitasis anglies dioksido kiekis matuojamas remiantis suderintu Bendrijoje nustatytu metodu ir laikantis Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatyta metodika. Siekiant kuo labiau sumažinti su reglamentu susijusią administravimo naštą, reglamento laikymasis turėtų būti vertinamas pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų automobili registravimą Bendrijoje. Kad šiam vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, šių duomenų rinkimo ir pranešimo taisyklės turėtų būti kuo labiau suderintos.
- (21) Direktyvoje 2007/46/EB numatoma, kad gamintojai privalo išduoti atitikties liudijimus, kuriuos turi turėti kiekvienas naujas lengvasis automobilis, o valstybės narės gali leisti naują lengvąjį automobilį registruoti ir naudoti tik tada, kai jis turi galiojantį atitikties liudijimą. Valstybėse narėse renkami duomenys turėtų atitikti atitikties liudijimą, kurį lengvajam automobiliui išdavė gamintojas.
- (22) Kaip gamintojai laikosi šiuo reglamentu nustatytų normų, turėtų būti vertinama Bendrijos lygmeniu. Gamintojai, kurių vidutinis išmetamo CO₂ kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, moka mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus nuo 2012 m. Mokestis turėtų svyruoti priklausomai nuo to, kiek gamintojai viršijo jiems nustatytą normą. Laikui bėgant, mokestis turėtų būti didinamas. Siekiant užtikrinti reikiamą pagrindą imtis priemonių mažinti savitąjį lengvųjų automobilių išmetamą CO₂ kiekį, nustatant mokestį turėtų būti atsižvelgiama į technologines sąnaudas. Sumos, kurios surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Europos Sąjungos biudžeto įplaukomis.
- (23) Šis reglamentas neturėtų kaip nors kliudyti taikyti Bendrijos konkurencijos taisyklių.
- (24) Atsižvelgiant į tai, kad svarbiausias tikslas – mažinti išmetamą CO₂ kiekį – šio reglamento įgyvendinimas Bendrijos lygiu pagal 2007 m. gegužės 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 614/2004 dėl aplinkos finansinio instrumento (LIFE +)¹⁸ -turėtų būti paremtas taikomu Bendrijos aplinkos finansiniu instrumentu (LIFE).

18 OL L 149, 2007 6 9, p. 1.

- (25) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹⁹.
- (26) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atsižvelgus į šio Reglamento taikymo patirtį iš dalies keisti kontrolės ir ataskaitų teikimo reikalavimus, nustatyti mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo metodus ir priimti išsamias nuostatas dėl išimties taikymo nepriklausomiems gamintojams, kurie mažais kiekiais gamina specialiąsias transporto priemones. Tos priemonės yra bendro pobūdžio ir jų paskirtis – iš dalies pakeisti neesminius šio reglamento elementus ir papildyti šį reglamentą, pridėdant naujus neesminius elementus, todėl jos turėtų būti priimtos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (27) Sprendimas 1753/2000/EB turėtų būti panaikintas paprastinimo tikslais ir dėl teisinio aiškumo.
- (28) Valstybės narės savarankiškai negali pasiekti siūlomos priemonės tikslo ir, atsižvelgiant į siūlomos priemonės taikymo apimtį bei poveikį, tą tikslą galima būtų geriau pasiekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis **Dalykas ir tikslai**

Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamą CO₂ kiekį, kad būtų užtikrintas reikiamas vidaus rinkos veikimas ir būtų pasiektas pagrindinis ES tikslas – naujam automobiliui nuvažiavus kilometro atstumą vidutiniškai turėtų būti išmetama 120 g CO₂. Reglamente nustatyto tikslo – naujam automobiliui nuvažiavus kilometro atstumą vidutiniškai turėtų būti išmetama 120 g CO₂ (šis kiekis matuojamas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir kitas jo įgyvendinimo priemones) – turi būti siekiama tobulinant transporto priemonių variklio technologiją. Šis reglamentas bus papildytas kitomis priemonėmis, kurios kaip Bendrijos integruoto požiūrio dalis, leistų išmetamą teršalų kiekį sumažinti 10 g/km.

2 straipsnis **Taikymo sritis**

1. Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtomis ne didesnės nei 2610 kg etaloninės masės M1 klasės variklinėms transporto priemonėms, kurių tipo patvirtinimo galiojimas buvo pratęstas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį („lengvieji automobiliai“) ir kurios Bendrijoje registruojamos pirmą kartą ir anksčiau neregistruotos už Bendrijos ribų („nauji lengvieji automobiliai“).

¹⁹ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

2. Į ankstesnę registraciją ne Bendrijoje, kurios trukmė trumpesnė nei trys mėnesiai prieš įregistruojant Bendrijoje, neatsižvelgiama.
3. Reglamentas negalioja specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Direktyvos 22007/46/EB II priedo 5 dalyje.

3 straipsnis **Sąvokos**

1. Šiame reglamente vartojamos šios sąvokos:
 - (a) „vidutinis išmetamo CO₂ kiekis“ gamintojo atveju reiškia visų to gamintojo pagamintų naujų lengvųjų automobilių vidutinį išmetamo CO₂ kiekį;
 - (b) „atitikties liudijimas“ – tai Direktyvos 2007/46/EEB 18 straipsnyje nurodytas liudijimas²⁰;
 - (c) „gamintojas“ – tai asmuo arba įstaiga, atskaitinga patvirtinančiajai valdžios institucijai už visus klausimus, susijusius su EB bendrijoje nustatyta tvarka tipui patvirtinti pagal Direktyvą 2007/49/EB ir atsakinga už produkcijos atitikties užtikrinimą.
 - (d) „masė“ – parengto eksploatuoti automobilio masė su kėbulu, įrašyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EEB I priedo 2.6 skyriuje;
 - (e) „išmetamo CO₂ kiekis“ – tai lengvojo automobilio išmetamų teršalų kiekis matuojamas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO₂ masė (bendra);
 - (f) „savitoji teršalų išmetimo norma“ – (taikoma kiekvienam gamintojui) kiekvienam naujam lengvajam automobiliui, kurį tas gamintojas yra pagaminęs, pagal I priedą išmesti leidžiamas savitasis vidutinis CO₂ kiekis arba, jeigu gamintojui pagal 9 straipsnį taikoma išimtis, pagal minėtą išimtį išmesti leidžiamas vidutinis savitasis CO₂ kiekis.
2. Taikant šį reglamentą gamintojai laikomi susijusiais, jeigu jų įmonės galima laikyti susijusiomis. „Susijusios įmonės“:
 - (a) įmonės, kuriose susitarimo su viena arba daugiau įmonių, susitariančioji šalis tiesiogiai arba netiesiogiai:
 - i) turi įgaliojimus naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių; arba
 - ii) turi įgaliojimus paskirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdytojų tarybos arba įmonei teisiškai atstovaujančios tarybos narių; arba
 - iii) turi teisę tvarkyti įmonės reikalus;

²⁰ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

- (b) įmonės, kurios tokio susitarimo susitariančiosios šalies atžvilgiu tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises ar įgaliojimus;
- (c) įmonės, kuriose b punkte nurodytos įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte nurodytas teises arba įgaliojimus;
- (d) įmonės, kuriose tokio susitarimo susitariančioji šalis kartu su viena ar daugiau a, b ar c punktuose nurodytų įmonių arba kuriose dvi arba daugiau a, b, ar c punktuose nurodytų įmonių kartu turi a punkte išvardytas teises ar įgaliojimus;
- (e) įmonės, kuriose a punkte išvardytos teisės arba įgaliojimai kartu priklauso:
 - i) tokio susitarimo susitariančiosioms šalims arba a–d punktuose nurodytoms jų atitinkamai susijusioms įmonėms; arba
 - ii) vienai ar daugiau tokio susitarimo susitariančiosioms šalims arba a–d punktuose nurodytai vienai ar daugiau jų susijusioms įmonėms ir vienai trečiajai šaliai ar daugiau trečiųjų šalių.

4 straipsnis

Savitoji teršalų išmetimo norma

Kiekvienais kalendoriniais metais pradedant nuo 2012 m. sausio 1 d. visi lengvųjų automobilių gamintojai turi užtikrinti, kad vidutinė savitoji išmetamo CO₂ norma neviršytų pagal I priedą arba, jeigu gamintojui buvo suteikta išimtis, pagal tą išimtį nustatytos savitosios išmetamų teršalų normos.

5 straipsnis

Bendro fondo sudarymas

1. Gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal 9 straipsnį buvo suteikta išimtis, siekdami vykdyti įpareigojimus pagal 9 straipsnį, gali įsteigti bendrus fondus.
2. Susitarimas įsteigti bendrą fondą gali būti sudaromas vieneriems arba daugiau kalendorinių metų, jeigu kiekvieno susitarimo galiojimo bendra trukmė nėra ilgesnė nei penkeri kalendoriniai metai ir jeigu toks susitarimas pirmais kalendoriniais metais, kuriais susitariama įsteigti bendrą išmetamųjų teršalų fondą, įsigalioja gruodžio 31 d. ar iki šios dienos. Bendrą fondą įsteigę gamintojai Komisijai perduoda šią informaciją:
 - (a) išvardija bendrą fondą sudarysiančius gamintojus;
 - (b) nurodomas fondo valdytoju paskirtas gamintojas, kuris būtų fondo atstovas ryšiams ir būtų atsakingas sumokėti viršytos taršos normos mokestį, nustatytą fondui pagal 7 straipsnį, ir
 - (c) pateikiami įrodymai, kad fondo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus.

3. Jeigu pasiūlytas bendro valdytojas neatitinka 2 dalies c punkto reikalavimų, Komisija apie tai praneša gamintojams.
4. Gamintojai, bendro fondo nariai, kartu praneša Komisijai apie bet koki bendro fondo valdytojo pakeitimą ar jo finansinės būklės pasikeitimą, jeigu tie pokyčiai gali turėti įtakos jo sugebėjimui vykdyti 2 dalies c punkte nustatytus įpareigojimus, apie bendro fondo dalyvių sudėties pasikeitimus ar fondo likvidavimą.
5. Gamintojai gali sudaryti bendro fondo steigimo susitarimus, jeigu jų susitarimai atitinka Sutarties 81 ir 82 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą bet koks gamintojas komerciniu atžvilgiu pagrįstomis sąlygomis, atvirai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali tapti tokio susitarimo susitariančiąja šalimi. Apskritai neribojant ES konkurencijos taisyklių, kurios taikomos minėtiems bendriems fondams, visi bendro fondo nariai visų pirma užtikrina, kad nebūtų skelbiami duomenys arba keičiamasi informacija apie jų bendro fondo nuostatas, išskyrus šią informaciją:
 - i) vidutinis savitasis išmetamas CO₂ dujų kiekis;
 - ii) savitasis išmetamas CO₂ dujų kiekis;
 - iii) bendras įregistruotų transporto priemonių skaičius.
6. Šio straipsnio 5 dalis netaikoma, jeigu visi bendro fondo nariai yra susijusios įmonės.
7. Taikant šį reglamentą bendro fondo, apie kurį informacija perduodama Komisijai, nariai–gamintojai laikomi vienu gamintoju, išskyrus tuo atveju, jeigu perduodamas šio straipsnio 3 dalyje nurodytas pranešimas.

6 straipsnis

Vidutinio teršalų kiekio kontrolė ir atskaitomybė

1. Nuo 2010 m. sausio 1 d. prasidedančių metų ir kiekvienais paskesniais metais kiekvienoje valstybėje narėje renkami II priedo A dalyje nurodyti duomenys apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį registruojamą tos valstybės narės teritorijoje.
2. Iki 2011 m. vasario 28 d. ir kiekvienais paskesniais metais, valstybėse narėse parengiami II priedo B dalyje išvardyti duomenys apie praėjusius kalendorinius metus ir pateikiami Komisijai. Duomenys pateikiami laikantis II priedo C dalyje nurodytos formos.
3. Komisijos prašymu valstybė narė taip pat pateikia visą duomenų, surinktų pagal 1 dalį, paketą.
4. Komisija tvarko centrinę duomenų, kuriuos valstybės narės pateikė pagal šį straipsnį, registrą ir iki 2011 m. birželio 30 d. bei kiekvienais paskesniais metais preliminariai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:
 - (a) per praėjusius kalendorinius metus Bendrijoje vidutinį išmestą CO₂ kiekį,
 - (b) praėjusių metų išmetamo CO₂ normą ir

- (c) praėjusiais kalendoriniais metais gamintojo vidutinį išmetą CO₂ kiekį ir tų pačių metų gamintojo išmetamo CO₂ normos skirtumą.

Kiekvienam gamintojui Komisija praneša jo preliminarų rezultatą. Į pranešimą įtraukiami duomenys apie kiekvienoje valstybėje narėje užregistruotų naujų lengvųjų keleivinių automobilių skaičių ir tų automobilių išmetą CO₂ kiekį.

Registras turi būti prieinamas viešai.

5. Gavę pranešimą apie preliminarų pagal 4 dalį atlikto skaičiavimo rezultatą, gamintojai gali per 2 mėnesius pranešti apie duomenyse esančias klaidas ir nurodyti valstybes nares, kurių duomenyse, gamintojų nuomone, yra klaida.

Komisija svarsto gamintojų pateiktus pranešimus ir iki rugsėjo 30 d. arba patvirtina pagal 4 dalį atlikto skaičiavimo rezultatus, arba tuos rezultatus pataiso ir juos patvirtina.

6. Jei remdamasi pagal 5 dalį atliktu skaičiavimu Komisija nustato, kad 2010 m. arba 2011 m. kalendoriniais metais gamintojo atitinkamais metais vidutinis išmetas CO₂ kiekis viršija to gamintojo atitinkamų metų išmetamo CO₂ normą, Komisija praneša gamintojui.
7. Valstybės narės skiria kompetentingą instituciją, kuri renka ir praneša kontrolės duomenis pagal šį reglamentą, ir ne vėliau kaip per šešis mėnesius po šio reglamento įsigaliojimo praneša Komisijai apie paskirtą kompetentingą instituciją.
8. Komisija gali priimti išsamias šiame straipsnyje nurodytų duomenų stebėjimo ir jų teikimo bei II priedo taikymo pagal 12 straipsnio 2 dalies nuostatas taisykles.

Atsižvelgdama į šio reglamento taikymo patirtį Komisija gali iš dalies pakeisti II priedą. Priemonės, kuriomis iš dalies keičiamos neesminės šio reglamento dalys, priimanos pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

7 straipsnis

Mokestis už viršytą taršos normą

1. Jei 2012 kalendoriniais metais arba paskesniais kalendoriniais metais gamintojo vidutinis išmetamo CO₂ kiekis viršija gamintojui atitinkamais metais nustatytą išmetamo CO₂ normą, Komisija gamintojui arba, bendro fondo atveju, bendro fondo valdytojui nustato mokestį už viršytą taršos normą.
2. Šio straipsnio 1 dalyje nustatytas mokestis už viršytą taršos normą skaičiuojamas pagal toliau pateikiamą formulę:

Viršytas kiekis x lengvųjų automobilių skaičius x šio straipsnio 3 dalyje nustatytas mokestis už viršytą taršos normą.

Čia:

„viršytas kiekis“ – vienam kilometrui tenkantis teigiamas gramų skaičius, kuriuo gamintojo vidutinis išmetamo CO₂ kiekis viršijo to gamintojo kalendorinių metų išmetamo CO₂ normą, suapvalintas tūkstantųjų tikslumu; ir

„naujų lengvųjų automobilių skaičius“ – to gamintojo naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų tais metais, skaičius.

3. Mokestis už viršytą taršos normą yra:
 - (a) 20 EUR už kalendoriniais 2012 m. viršytą taršos normą,
 - (b) 35 EUR už kalendoriniais 2013 m. viršytą taršos normą,
 - (c) 60 EUR už kalendoriniais 2014 m. viršytą taršos normą, ir
 - (d) 95 EUR už kalendoriniais 2015 m. ir paskesniais kalendoriniais metais viršytą taršos normą.
4. Komisija nustato metodus, kurių laikantis renkamas 1 dalyje numatytas mokestis už viršytą taršos normą.

Priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, priimamos laikantis 12 straipsnio 3 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.
5. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos Europos Sąjungos biudžeto pajamomis.

8 straipsnis

Gamintojų rezultatų skelbimas

1. Iki 2011 m. spalio 31 d. ir kiekvienais paskesniais metais Komisija skelbia sąrašą, kuriame nurodo kiekvieno gamintojo:
 - (a) praėjusių kalendorinių metų išmetamo CO₂ normą,
 - (b) praėjusių kalendorinių metų vidutinį išmetamo CO₂ kiekį,
 - (c) praėjusių kalendorinių metų vidutinio išmetamo CO₂ kiekio ir tų pačių metų išmetamo CO₂ normos skirtumą ir
 - (d) visų naujų lengvųjų automobilių praėjusiais kalendoriniais metais Bendrijoje vidutinį išmetamo CO₂ kiekį.
2. Nuo 2013 m. spalio 31 d. pagal 1 dalį skelbiamame sąrašė taip pat nurodoma, ar atitinkamais kalendoriniais metais gamintojas laikėsi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

9 straipsnis

Išimtis nepriklausomiems gamintojams, nedideliais kiekiais gaminantiems specialiuosius automobilius

1. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti pagal I priedą apskaičiuojamų taršos normų išimtį, jei:
 - (a) gamintojas yra atsakingas už mažiau kaip 10000 naujų lengvųjų automobilių užregistruotų Bendrijoje per kalendorinius metus, ir
 - (b) gamintojas yra nesusijęs su kitu gamintoju.
2. Prašymas taikyti 1 dalyje numatytą išimtį gali būti teikiamas daugiausiai penkeriems metams. Prašymas teikiamas Komisijai, jame nurodoma:
 - (a) gamintojo pavadinimas ir asmuo ryšiams,
 - (b) įrodymai, kad gamintojas atitinka reikalavimus taikyti 1 dalyje numatytą išimtį,
 - (c) duomenys apie to gamintojo gaminamus lengvuosius automobilius, įskaitant tų automobilių masę ir išmetamo CO₂ kiekį ir
 - (d) išmetamo CO₂ norma, atitinkanti gamintojo galimybes mažinti taršą, įskaitant technologines galimybes mažinti jo išmetamo CO₂ kiekį.
3. Jei Komisija mano, kad gamintojas atitinka 1 dalyje numatytos išimties taikymo reikalavimus, ir laiko, kad gamintojo siūloma išmetamo CO₂ kiekio mažinimo norma atitinka gamintojo galimybes, įskaitant technologines, mažinti jo išmetamo CO₂ kiekį, Komisija suteikia gamintojui išimtį. Išimtis taikoma nuo metų, einančių po prašymo pateikimo, sausio 1 d.
4. Gamintojas, kuriam pagal šį straipsnį taikoma išimtis, nedelsdamas praneša Komisijai apie pasikeitimus, kurie turi arba gali turėti įtakos sąlygoms, pagal kurias tam gamintojui taikoma išimtis.
5. Jei remdamasis pagal 4 dalį gautu pranešimu arba dėl kitų priežasčių Komisija mano, kad gamintojas nebeatitinka išimties taikymo sąlygų, Komisija nuo kitų kalendorinių metų sausio 1 d. išimtį atšaukia ir apie tai praneša gamintojui.
6. Jei Komisija mano, kad gamintojas neįgyvendina jo prašyme išdėstytos programos taršai mažinti, Komisija gali panaikinti išimtį.
7. Komisija gali priimti išsamias 1–6 dalių įgyvendinimo nuostatas, įskaitant kriterijų, kuriais nustatomas atitikimas taikyti išimtį, aiškinimą, prašymų turinį taip pat programų mažinti išmetamo CO₂ kiekį turinį ir vertinimą.

Priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, priimamos laikantis 12 straipsnio 3 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

10 straipsnis

Persvarstymas ir ataskaitų pateikimas

1. 2010 m. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje apžvelgiama pažanga, pasiekta įgyvendinant Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.
2. 2010 m. Komisija, remdamasi pagal Sprendimą 1753/2000/EB pranešamais duomenimis, įvertina, ar nuo 2006–2009 m. naujų lengvųjų automobilių masės pokytis buvo didesnis arba mažesnis už 0.

Jei lengvųjų automobilių masė keitėsi, I priede nurodytas savosios masės augimo skaičius yra pataisomas, kad būtų lygus kalendorinių 2006–2009 m. laikotarpio metinių masės pokyčių vidurkiui.

Toks pakeitimas, kurio tikslas – iš dalies pakeisti neesminius šio reglamento elementus, priimamas pagal 12 straipsnio 2a dalyje minėtą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

3. Komisija svarsto technologijų plėtrą, kad atitinkamai iš dalies pakeistų Reglamentą EB Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo.

11 straipsnis

Vartotojų informavimas

Nuo 2010 m. sausio 1 d. gamintojai užtikrina, kad etiketėse, plakatuose arba reklaminėje spaudoje bei Direktyvos 1999/94/EB 3, 5 ir 6 straipsnyje minimoje medžiagoje yra nurodoma, kiek parduodamo lengvojo automobilio išmetamas CO₂ kiekis skiriasi nuo I priede tam lengvajam automobiliui nustatytos išmetamo CO₂ normos.

12 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Sprendimo 93/389/EEB 8 straipsniu įsteigtas komitetas.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis turi būti trys mėnesiai.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

13 straipsnis
Bendrijos finansinė parama

Bendrijos lygmeniu įgyvendinant šį reglamentą naudojamos Bendrijos aplinkosaugos finansinio instrumento (LIFE+) lėšos, laikantis Reglamentui (EB) Nr. 614/2007 taikomų taisyklių ir sąlygų

14 straipsnis
Panaikinimas

Sprendimas 1753/2000/EB atšaukiamas nuo 2010 m. sausio 1 d.

Tačiau minėto sprendimo 4, 9 ir 10 straipsniai galioja, kol Komisija pateikia Europos Parlamentui 2009 kalendorinių metų kontrolės duomenų ataskaitą.

15 straipsnis
Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje [...]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]

I PRIEDAS
IŠMETAMO CO₂ DUJŲ KIEKIO NORMOS

1. Savitasis išmetamų CO₂ dujų kiekis, kurį leidžiama išmesti eksploatuojant kiekvieną naują lengvąjį automobilį, nustatomas pagal šią formulę:

$$\text{Savitasis išmetamas CO}_2 \text{ dujų kiekis} = 130 + a (M - M_0)$$

čia:

M = transporto priemonės masė (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Savosios masės padidėjimas (AMI) = 0 %

$$a = 0.0457$$

2. Savitasis išmetamų dujinių teršalų kiekis, kuris kalendoriais metais nustatomas tam tikroms gamintojo gaminamoms transporto priemonėms, apskaičiuojamas kaip kiekvieno naujo lengvojo automobilio, kurį gamintojas pagamina tais kalendoriniais metais, leidžiamasis išmetamų dujinių teršalų kiekio vidurkis.

II PRIEDAS
STEBĖJIMAS IR PRANEŠIMAS APIE IŠMETAMĄ TERŠALŲ KIEKĮ

A DALIS – Naujų lengvųjų automobilių duomenų rinkimas ir išmetamam CO₂ dujų kiekiui
stebėti būtinos informacijos apibrėžimas

1. Nuo 2010 m. sausio 1 d. ir kiekvienais kitais metais valstybės narės renka šiuos duomenis apie visus naujus jų teritorijoje įregistruotus lengvuosius automobilius:
 - (a) gamintojas;
 - (b) lengvojo automobilio tipas, variantas ir modifikacija;
 - (c) savitasis lengvojo automobilio išmetamas CO₂ dujų kiekis (g/km);
 - (d) lengvojo automobilio masė (kg);
 - (e) lengvojo automobilio bazė (mm); ir
 - (f) lengvojo automobilio tarpuvėžės plotis (mm).
2. Pirmoje dalyje nurodyti duomenys nurašomi iš atitinkamo lengvojo automobilio atitikties sertifikato. Jeigu atitikties sertifikate nurodoma ir mažiausia, ir didžiausia lengvojo automobilio masė, taikydamos šį reglamentą valstybės narės atsižvelgia tik į didžiausią to automobilio masę.
3. Nuo 2010 m. sausio 1 d. ir kiekvienais kitais metais valstybės narės pagal B dalyje aprašytus metodus nustato (duomenys pateikiami suskirstyti pagal gamintoją):
 - (a) bendrą jos teritorijoje įregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičių;
 - (b) vidutinį savitąjį išmetamą CO₂ dujų kiekį, kaip nurodyta šio priedo B dalies 7 pastraipoje;
 - (c) vidutinę masę, kaip nurodyta šio priedo B dalies 8 pastraipoje;
 - (d) apie kiekvieno naujo lengvojo automobilio kiekvieno varianto kiekvieną modifikaciją nurodoma:
 - i) bendras jos teritorijoje įregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičius, kaip nurodyta šio priedo B dalies 7 pastraipoje;
 - ii) savitasis išmetamas CO₂ dujų kiekis;
 - iii) masę;
 - iv) priekinių ir galinių transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas, kaip nurodyta šio priedo B dalies 9 pastraipoje.

B DALIS – Informacijos CO₂ dujų kiekiui, kurį išmeta nauji lengvieji automobiliai, stebėti apibrėžimo metodologija

1. Stebėjimui atlikti būtina informacija, kurią valstybės narės privalo apibrėžti pagal A dalies 3 pastraipą, apibrėžiama taikant šioje dalyje aprašytą metodiką.

Įregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičius (N).

2. Valstybės narės nustato jų teritorijoje atitinkamais stebėjimo atlikimo metais įregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičių N .

Vidutinis savitasis iš išmetamas CO₂ dujų kiekis (S_{ave})

3. Iš visų naujų lengvųjų automobilių, įregistruotų valstybės narės teritorijoje, stebėjimo atlikimo metais išmetamas vidutinis savitasis CO₂ dujų kiekis (S_{ave}) apskaičiuojamas iš visų naujų lengvųjų automobilių išmetamą bendrą savitąjį CO₂ dujų kiekį S dalijant iš naujų lengvųjų automobilių skaičiaus N .

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

Vidutinė naujų lengvųjų automobilių masė

Vidutinė visų lengvųjų automobilių, naujai įregistruotų valstybės narės teritorijoje, masė stebėjimo atlikimo metais (M_{ave}) apskaičiuojama visų naujų lengvųjų automobilių bendrą masę M dalijant iš naujų lengvųjų automobilių skaičiaus N .

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

Naujų lengvųjų automobilių variantų pasiskirstymas

4. Turi būti renkami duomenys apie kiekvieno tipo naujo lengvojo automobilio kiekvieno varianto kiekvienos modifikacijos automobilį, naujai įregistruotų lengvųjų automobilių skaičių, transporto priemonių masę, savitąjį išmetamą CO₂ dujų kiekį ir priekinių bei galinių transporto priemonės ratų apibrėžtą jos plotą.

Priekinių bei galinių transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas

Priekinių bei galinių transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas – tai lengvojo automobilio bazės ir jo pločio sandauga.

C DALIS – Duomenų perdavimo formatas

1. Valstybės narės A dalies 3 pastraipoje aprašytus duomenis kiekvienais metais pateikia apie visu gamintojus (duomenų formatas turi atitikti nurodytąjį toliau):

– *Jungtiniai duomenys:*

Metai:				
Gamintojas	Bendras įregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičius	Vidutinis savitasis išmetamas CO ₂ dujų kiekis (g/km)	Vidutinė masė (kg)	Vidutinis priekinių ir galinių transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas (m ²)
(1 gamintojas)	...	...	...	...
(2 gamintojas)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Bendras gamintojų skaičius	...	...	...	...

– *Išsamūs kiekvieno gamintojo duomenys:*

Metai	Gamintojas	Lengvojo automobilio tipas	Modifikacija	Variantas	Gamyklinė markė	Komercinis pavadinimas	Bendras naujai įregistruotų automobilių skaičius	Savitasis išmetamas CO ₂ dujų kiekis (g/km)	Masė (kg)	Priekinių ir galinių transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas (m ²)
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)			...	...	...	...	...	...	...

1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)			...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)		...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS:

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl iš lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ dujų kiekio sumažinimo

2. VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA:

Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) ir susijusi (-ios) veiklos rūšis (-ys):

0703 – Aplinkos politikos įgyvendinimas

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir atitinkamos techninės bei administracinės pagalbos eilutės (buvusios BA eilutės)) su pavadinimais:

07 01 04 01: LIFE + (Finansinė aplinkos priemonė – 2007–2013 m.) – Administracinės valdymo išlaidos – 2 eilutė

07 03 07: LIFE + (Finansinė aplinkos priemonė – 2007–2013 m.) – 2 eilutė

3.2. Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė:

Numatoma, kad priemonė (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl iš lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ dujų kiekio sumažinimo) įsigalios 2010 m. 2010–2013 m. veiklos išlaidos bus apmokamos pagal LIFE + Finansinė priemonė nuostatas.

3.3. Biudžeto ypatybės:

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos eilutė
07 01 04 01	NPI	NDA ²¹	NE	NE	TAIP	Nr. 2
07 03 07	NPI	Dif.	NE	NE	TAIP	Nr. 2

²¹ Nediferencijuoti asignavimai – toliau NDA.

4. IŠTEKLIŲ APŽVALGA

4.1. Finansiniai ištekliai

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 m. ir vėliau	Iš viso
---------------	--------------	--	------	------	------	------	------	-------------------	---------

Veiklos išlaidos²²

Įsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Mokėjimų asignavimai (MA)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Administracinės išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą²³

Techninė ir administracinė pagalba (NDA)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

ORIENTACINĖ SUMA IŠ VISO

Įsipareigojimų asignavimai		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Mokėjimų asignavimai		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Į orientacinę sumą neįskaičiuotos administracinės išlaidos²⁴

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDA)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Žmogiškiesiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms nepriskiriamos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą (NDA)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Iš viso orientacinių priemonės finansinių išlaidų

Iš viso IA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliams		a+c+d+e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
Iš viso MA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliams		b+c+d+e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Išlaidos, nepriklausančios atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui.

²³ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

²⁴ Išlaidos pagal xx 01 skyrių, nepriskiriamos xx 01 04 arba xx 01 05 straipsniams.

Išsami informacija apie bendrą finansavimą

Jeigu numatoma, kad pasiūlymą bendrai finansuos kelios valstybės narės arba kitos įstaigos (nurodyti kokios), toliau pateiktoje lentelėje reikėtų nurodyti tokio bendro finansavimo dalies įvertinimą (jei numatoma, kad bendrai finansuos kelios skirtingos įstaigos, galima pridėti papildomų eilučių):

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Bendrą finansavimą teikianti įstaiga		n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
.....	f							
Iš viso ĮA, įskaitant bendrą finansavimą	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Suderinamumas su finansiniu programavimu

- ☒ Pasiūlymas atitinka taikomą finansinį programavimą iki 2013 m.
- ☐ Atsižvelgiant į pasiūlymą, reikės pakeisti atitinkamų finansinės perspektyvos išlaidų kategorijų programas.
- ☐ Įgyvendinant pasiūlymą gali tekti taikyti Institucijų susitarimo nuostatas²⁵ (t. y. taikyti lankstumo priemonę arba persvarstyti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis įplaukoms

- ☒ Pasiūlymas neturi finansinio poveikio įplaukoms.
- ☐ Pasiūlymas įplaukoms turi tokio finansinio poveikio:

mln. EUR (dešimtųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė	Įplaukos	Prieš taikant priemonę [n-1 metai]	Padėtis pradėjus taikyti priemonę					
			[n metai]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5] ²⁶
	a) Įplaukos absoliučiąja verte							
	b) Pajamų pokytis	Δ						

²⁵ Žr. Institucijų susitarimo 19 ir 24 punktus.

²⁶ Jeigu būtina, t. y. jeigu priemonė taikoma ilgiau nei 6 metus, reikėtų pridėti papildomų stulpelių.

Reglamentas parengtas taip, kad visi gamintojai laikytųsi reikalavimų, ir dėl to nemanoma, jog įplaukos bus surinktos 7 straipsnyje nustatytas. Tačiau jeigu įplaukų būtų surenkama pradėjus taikyti šio straipsnio nuostatas, tos įplaukos bus įskaičiuojamos į bendrą ES biudžetą. Su pasiūlymu pateikiamame poveikio įvertinime nustatyta keletas galimų bendrųjų mokesčio už viršytą taršos normą dydžių, kuriuos būtų galima taikyti, jeigu nebūtų laikomasi reikalavimų.

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinuosius ir išorės darbuotojus) – išsami informacija pateikta 8.2.1 punkte.

Metų poreikiai	2010	2011	2012	2013	2014	2015 m. ir vėliau
Iš viso žmogiškųjų išteklių	3	3	3	5	5	5

5. YPATYBĖS IR TIKSLAI

5.1. Trumpalaikiai ar ilgalaikiai poreikiai

Šiuo reglamentu siekiama nustatyti, kad nuo 2012 m. iš visų naujų lengvųjų automobilių nebūtų išmetama daugiau nei 130 g CO₂ /km. Minėtas reikalavimas – taikomo integruotojo požiūrio dalis ir su tuo reikalavimu bus taikomos papildomos priemonės, leisiančios išmetamų teršalų kiekį sumažinti dar 10 g CO₂/km, t. y. kad būtų pasiektas Komisijos iškeltas tikslas: 120 g. CO₂/km (toks tikslas iškeltas 2007 m. vasario 27 d. Komisijos komunikate dėl persvarstytos CO₂ ir lengvųjų automobilių strategijos (COM (2007) 19).

5.2. Bendrijai dalyvaujant sukurta pridėtinė vertė, pasiūlymo derėjimas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija.

Bendrija siekia ilgalaikio tikslo – sumažinti Bendrijoje iš naujų lengvųjų automobilių išmetamą vidutinį CO₂ dujų kiekį, o Taryba ir Europos Parlamentas paragino Komisiją šiuo klausimu pateikti teisės akto pasiūlymą. Valstybės narės pasiūlymo tikslų nesugebės įgyvendinti taip, kaip reikėtų, nes bus privaloma užtikrinti, kad neatsirastų bendrosios rinkos veikimui trukdančių kliūčių, būtų išvengta klimato kaitos, kuri yra tarpvalstybinio pobūdžio, poveikio ir kad neįsigalėtų gerokai besiskiriantys, palyginti su galiojusiais pastaruoju metu, valstybių narių nustatomi savitieji vidutiniai iš naujų lengvųjų automobilių išmetamų CO₂ dujų kiekiai. Be to, Bendrijos lygiu iškėlus tikslą sumažinti iš lengvųjų automobilių išmetamą CO₂ dujų kiekį gamintojai galėtų veikiau rinktis įgyvendinti reikalavimą sumažinti Bendrijoje jų eksploatuojamo lengvųjų automobilių parko išmetamą CO₂ dujų kiekį, o ne specialius nacionalinius išmetamo tų dujų kiekio mažinimo tikslus.

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai atsižvelgiant į valdymo pagal veiklos rūšis sistemą

Šiuo pasiūlymu siekiama tokių bendrų politinių tikslų:

- užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį Europos Sąjungoje ir prisidėti siekiant ES Kioto protokole iškeltų tikslų;
- didinti energijos tiekimo Europos Sąjungai saugumą,
- skatinti Europos automobilių sektoriaus konkurencingumą ir remti mokslinius mažai degalų naudojančių technologijų tyrimus.

Šiuo pasiūlymu visų pirma siekiama sumažinti poveikį klimato kaitai ir padidinti lengvųjų automobilių degalų naudojimo efektyvumą, t. y. užtikrinti, kad iš naujai parduotų lengvųjų automobilių nebūtų išmetamas didesnis nei 130 g/km CO₂ kiekis. Šis vidutinis išmetamų teršalų kiekis – rodiklis, pagal kurį bus stebima, kaip sekasi įgyvendinti pasiūlymą.

5.4. Įgyvendinimo metodai (orientaciniai).

☒ **Centralizuotas valdymas:**

- ☒ tiesioginis, vykdomas Komisijos
- ☐ netiesioginis, perduodant:
 - ☐ vykdomosioms agentūroms
 - ☐ Bendrijų įkurtoms įstaigoms, nurodytoms finansinio reglamento 185 str.
 - ☐ nacionalinei(-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai(-oms) ar įstaigai(-oms), teikiančiai(-čioms) viešąsias paslaugas

☐ **Pasidalijamasis arba decentralizuotas valdymas:**

- ☐ kartu su valstybėmis narėmis
- ☐ kartu su trečiosiomis šalimis

☐ **bendras valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)**

Atitinkamos pastabos:

6. STEBĖJIMAS IR VERTINIMAS

6.1. Stebėjimo sistema

Šis pasiūlymas bus pagrįstas jau taikoma stebėjimo sistema, kuri buvo sukurta pirmiau CO₂ ir lengvųjų automobilių strategijų įgyvendinimui stebėti. Stebėjimo sistemos veikla grindžiama

duomenimis, kuriuos Komisijai valstybės narės įteikia apie naujai įregistruotus lengvuosius automobilius ir jų charakteristikas, įskaitant savitąjį išmetamų CO₂ dujų kiekį.

Sutartyse, kurias Komisija pasirašo direktyvos įgyvendinimo tikslu, numatoma, kad Komisija (arba jos įgaliotas atstovas) atlieka priežiūrą bei finansinę kontrolę, o Audito Rūmai atlieka auditą, jeigu prireikia, vietoje.

6.2. Vertinimas

6.2.1. *Ex -ante vertinimas*

Žr. poveikio vertinimą, kuris prie šio pasiūlymo pridedamas kaip Komisijos tarnybų darbo dokumentas. Visų siūlomų priemonių poveikis buvo įvertintas ekonominiu, socialiniu ir aplinkos aspektais.

6.2.2. *Priemonės, kurių buvo imtasi atlikus tarpinį arba ex-post vertinimą (panašios ankstesnės veiklos patirtis).*

6.2.3. *Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas*

Priemonė bus persvarstyta pagal 10 straipsnį.

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Laikomasi visų vidinės kontrolės standartų Nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 ir Tarybos reglamente (EB, Euratomas) Nr. 1605/2002 dėl Europos Bendrijų bendrajam biudžetui taikomo Finansinio reglamento nustatytų principų.

Komisija užtikrina, kad būtų įgyvendinti pagal šį pasiūlymą finansuojama veikla, Bendrijos finansiniai interesai būtų apsaugoti taikant prevencines priemones prieš apgaule, korupciją ir bet kokią kitą neteisėtą veiklą, atliekant veiksmingus patikrinimus ir išieškant nepagrįstai išmokėtas sumas, o nustačius pažeidimus – skiriant veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias nuobaudas pagal Tarybos reglamentus (EB, Euratomas) Nr. 2988/95 ir (Euratomas, EB) Nr. 2185/96 bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/1999.

Kad įgyvendinant 7 straipsnį būtų užkirstas kelias apgaulei, pagal 6 straipsnį ir susijusį II priedą nustatoma griežta stebėjimo ir ataskaitų teikimo tvarka. Be to, 6 straipsnio 8 dalyje nustatyta, kad Komisija gali priimti stebėjimo ir ataskaitų teikimo gaires, kurių valstybės narės privalės laikytis.

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal finansines išlaidas

Įsipareigojimų asignavimai mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

(Nurodyti tikslų, priemonių ir rezultatų pavadinimus)	Priemonės tipas	Vid. išlaidos	2010 metai		2011 m.		2012 m.		2013 m.		2014 m.		2015 m. ir vėliau		IŠ VISO	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 1 – ataskaitų teikimo ir stebėjimo tvarkos įgyvendinimas																
1 priemonės – duomenų rinkimas ir jų nagrinėjimas																
persvarstomi pakeitimai dėl naujų lengvųjų automobilių masės (10 straipsnis)	Tyrimas	0,20	1	0,200											1	0,20
Gautų duomenų tvarkymas jų nagrinėjimas – pagrindinis duomenų registras	Paslaugų teikimas ir IT sistema	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
IŠ VISO IŠLAIDŲ				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Administracinės išlaidos

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir tipas

Pareigų rūšis		Darbuotojai, skiriami priemonei įgyvendinti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (darbo vietų arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pareigūnai arba laikinieji darbuotojai ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Darbuotojai, finansuojami ²⁸ pagal XX 01 02 str.							
Kiti darbuotojai ²⁹ , finansuojami pagal XX 01 04/05 str.							
IŠ VISO		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas

Pirmaisiais metais (2010–2012 m.) pagrindiniai uždaviniai vykdant veiklą būtų šie: tobulinti stebėjimo tvarką (tai bus daroma rengiant gaires valstybėms narėms) ir plėsti ankstesnę valstybių narių vykdytą stebėjimo veiklą, nustatytą Sprendime 1753/2000/EB (pastaroji turi būti panaikinta reglamentu). Be stebėjimo veiklos priežiūros, Komisija turės tvarkyti pagrindinį duomenų registrą, lengvųjų automobilių gamintojams teikti valstybių narių apie juos pateiktus duomenis, užtikrinti, kad duomenys visiems būtų prieinami, ir nuo 2011 m. kasmet skelbti stebėjimo ataskaitą. Be to, nuo 2013 m. turės būti užtikrinama, kad bus surenkamas mokestis už viršytą taršos normą, jeigu nebus laikomasi reikalavimų.

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

- ☐ (Šiuo metu programos valdymui skirtos darbo vietos, kurias reikia pakeisti arba pratęsti.
- ☐ Darbo vietos, pagal MPS (metinę politikos strategiją) ir (arba) PBP (preliminarų biudžeto projektą) iš anksto skirtos n-tiesiems metams.
- ☐ Darbo vietos, kurių bus prašoma kitos MPS ir (arba) PBP procedūros metu.

²⁷ Išlaidos šiems darbuotojams NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

²⁸ Išlaidos šiems darbuotojams NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

²⁹ Išlaidos šiems darbuotojams įskaičiuotos į orientacinę sumą.

- ☒ Darbo vietos, kurios bus perskirstytos naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas).
- ☐ (Darbo vietų, reikalingų n-tiesiems metams, tačiau nenumatytų tų metų MPS ir (arba) PBP.

8.2.4. *Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą (XX 01 04/05 – administracinės valdymo išlaidos)*

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m. 2015 m. ir vėliau	IŠ VISO
Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias išlaidas darbuotojams)							
Vykdomosios agentūros ³⁰							
Kita techninė ir administracinė pagalba							
– <i>intra muros</i>							
– <i>extra muros</i>							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Finansinės sąnaudų žmogiškiems ištekliams ir susijusios sąnaudų, neįskaičiuotos į orientacinę sumą*

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	2010	2011	2012	2013	2014	2015 m. ir vėliau
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 str. (pagalbiniai darbuotojai, deleguotieji nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						

³⁰

Prie atitinkamos (-ų) vykdomosios (-ųjų) agentūros (-ų) reikėtų pateikti nuorodą į konkrečią finansinę teisės akto pasiūlymo pažymą.

Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮSKAIČIUOTŲ orientacinę sumą)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Apskaičiuota – **Pareigūnai ir laikinieji tarnautojai**

Turėtų būti daroma nuoroda į 8.2.1 punktą, jeigu reikia

Įprastas vieno darbuotojo arba laikinojo darbuotojo darbo atlygis turi atitikti nustatytąjį 8.2.1. punkte t. y. 0,117 mln. eurų.

Apskaičiuota – **Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 str.**

Turėtų būti daroma nuoroda į 8.2.1 punktą, jeigu reikia

8.2.6. Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 m. ir vėliau	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Komandiruotės	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Posėdžiai ir konferencijos	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Komitetai ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos							
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos							
2. Iš viso kitų valdymo išlaidų (XX 01 02 11)							
Kitos administravimui priskiriamos išlaidos (patikslinti, nurodant biudžeto eilutę)							
Iš viso administracinių išlaidų,	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Nurodyti darbuotojo komitetą ir grupę, kurioje darbuotojas dirba.

nepriskiriamų žmogiškiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)							
--	--	--	--	--	--	--	--

Apskaičiuota – **Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą**

2010–2012 m. 5 komandiruotės per metus (vienos komandiruotės sąnaudos 1 000 eurų). Nuo 2013 m. 8 komandiruotės per metus.

Pagal reglamentą įsteigto Reguliavimo komiteto posėdžiai (vienetui skiriamos sąnaudos: 30 000 eurų posėdžiui) numatyta per pirmus dvejus metus kviešti du kartus per metus, o paskui – kartą per metus.

Specialių klausimų ekspertų posėdžius, skirtus įgyvendinti reglamentą (vienetui skiriamos sąnaudos: 30 000 eurų posėdžiui) 2010 m. numatyta kviešti du kartus per metus, o paskui – kartą per metus.

Išlaidos, skirtos žmogiškiems ir administraciniais ištekliams, apmokamos iš valdančiajam GD pagal metinių paskyrimų tvarką skirtų lėšų.