



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 19.12.2007
COM(2007) 856 végleges

2007/0297 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű
haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi
integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról**

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1) A JAVASLAT HÁTTERE

- A javaslat indokai és célkitűzései

A belső piac belső határok nélküli térség, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását.

Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye értelmében, melyet az Európai Közösség részéről az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének megkötéséről szóló, 1993. december 15-i 94/69/EK tanácsi határozattal¹ hagytak jóvá, minden félnek olyan nemzeti és – adott esetben – regionális programokat kell kidolgoznia és végrehajtania, melyek az éghajlatváltozás enyhítését célzó intézkedéseket tartalmaznak. Ezzel összefüggésben a Bizottság 2007 januárjában javaslatot tett arra, hogy az Európai Unió nemzetközi tárgyalások keretében törekedjen elérni, hogy az üvegházhatást okozó gázok fejlett országok által történő kibocsátása (az 1990-es szinthez képest) 30 %-kal csökkenjen 2020-ig, továbbá hogy az Európai Unió tegyen szilárd és független kötelezettségvállalást, miszerint az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását (az 1990-es szinthez képest) legalább 20 %-kal csökkenti 2020-ig². Ez a célkitűzés a Tanács és az Európai Parlament támogatását is elnyerte.

E kötelezettségvállalás egyik legfontosabb következménye a tagállamok számára, hogy jelentősen csökkenteniük kell a személygépkocsiknak betudható kibocsátást. A gépkocsi fontos szerepet játszik számos európai polgár mindennapi életében, a gépjárműipar pedig az EU több régiójában jelentős forrása a foglalkoztatásnak és a növekedésnek. A gépkocsihasználat azonban jelentős hatást gyakorol az éghajlatváltozásra is. A legfontosabb üvegházhatást okozó gáz, a szén-dioxid (CO₂) uniós összkibocsátásának körülbelül 12 %-a a személygépkocsi-használatnak tudható be. A járműmotor-technológia terén történt – elsősorban a tüzelőanyag-hatékonysági – fejlesztések következtében 1995 és 2004 között 12,4 %-kal javult a tüzelőanyag-hatékonyság. Jóllehet jelentős javulás következett be a tüzelőanyag-hatékonyságban, ez nem volt elegendő a megnövekedett forgalom és járműméretek növekedésének ellensúlyozására. Míg az EU egészében az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása az 1990 és 2004 közötti időszakban csaknem 5 %-kal esett vissza, és emellett a nem közlekedési forrásokból származó kibocsátás is csökkent, a közúti közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás 26 %-kal növekedett. Annak ellenére, hogy jelentős fejlődés következett be a járműmotor-technológiákban (különösen a tüzelőanyag-hatékonyságban, ami alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátást is jelent), a forgalom és a nagyobb gépkocsik iránti igény is megnövekedett, a fejlődés pedig – az új gépkocsik esetében átlagosan 120 g/km-ben meghatározott közösségi cél tükrében – túlságosan lassú volt.

E javaslat célja a személygépjármű-belsőpiac megfelelő működésének biztosítása olyan harmonizált szabályok meghatározásával, amelyek a Közösségben az új gépkocsik átlagos CO₂-kibocsátását 2012-ig 130 g/km-re korlátozzák. E harmonizáció nélkül nagy a kockázata annak, hogy sérül a belső piac működése, mert a tagállamok

¹ HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

² COM(2007) 2.

egyoldalú intézkedéseket fogatosítanak a személygépkocsik üzemanyag-hatékonyságának javítása és a CO₂-kibocsátás csökkentése érdekében. E cél egy integrált megközelítés részét képezi és további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű csökkentést irányoznak elő egy 120 g/km-ben meghatározott közösségi szén-dioxid-kibocsátási célérték elérése érdekében, miként azt a COM(2007) 19 bizottsági közlemény előírja.

Az új személygépkocsikkal kapcsolatban közösségi célok kitűzésére van szükség: meg kell akadályozni a belső piac széttöredését, amelyet a tagállami szinten meghozott, egymástól eltérő intézkedések okozhatnak. A gyártók számára a közösségi célok nagyobb biztonságot jelentenek a tervezésben és nagyobb rugalmasságot a CO₂-kibocsátással kapcsolatos követelmények teljesítésében, mint abban az esetben, ha csupán egymástól független nemzeti kibocsátáscsökkentési célok léteznének. A kibocsátási normák meghatározása során az innováció ösztönzése és az energiafogyasztás csökkentése mellett fontos figyelembe venni a piacokra és a gyártók versenyképességére gyakorolt hatást. Fontos, hogy e normák megállapítása tervezési biztonságot kínáljon a gépjárműgyártók számára szerte Európában.

E rendelet célja, hogy megfelelő ösztönzőket teremtsen a járműipar számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és tekintetbe veszi a jövőbeni technológiai fejlődést. Mindez növeli az európai ipar versenyképességét és ösztönzi a minőségi munkahelyteremtést.

- Általános háttér

A Bizottság először 1995-ben fogadott el olyan közösségi stratégiát, mely a gépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányult. E stratégia három alapelve a gépjárműipar részéről a kibocsátás csökkentésére vonatkozó önkéntes kötelezettségvállalás, a fogyasztók megfelelőbb tájékoztatása és a tüzelőanyag-hatékony járművek vásárlásának adókedvezményeken keresztüli ösztönzése volt. 1998-ban az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2008-ig 140 g/km-re kell csökkenteni az eladott új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátását. 1999-ben a Japán Autógyártók Szövetsége és a Koreai Autógyártók Szövetsége hasonló tartalmú kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2009-ig ugyancsak 140 g/km-re csökkentik az eladott új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátását.

2007. február 7-én a Bizottság két párhuzamos közleményt fogadott el: a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló közleményt, illetve a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről („CARS 21”) szóló közleményt (a továbbiakban: „a közlemények”). A közlemények hangsúlyozták, hogy jóllehet történt elmozdulás az irányba, hogy 2008/2009-re 140 g/km-re csökkenjen a szén-dioxid-kibocsátás, ha nem kerülnek bevezetésre további intézkedések, akkor 2012-re nem sikerül elérni az új gépkocsik esetében 120 g/km-ben meghatározott közösségi célt. Erre való tekintettel a közlemények – a közösségi cél teljesítése érdekében – integrált megközelítés alkalmazását javasolták, és jelezték, hogy a Bizottság egy olyan jogi keretszabályozásra kíván javaslatot tenni, amely egyfelől a járművek motortechnológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátásának 130 g/km-re való kötelező leszorítását irányozza elő, másfelől pedig 10 g/km – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – további olyan

csökkentésről rendelkezik, amelyet más műszaki fejlesztések és a bioüzemanyagok használatának fokozása révén kell elérni.

A közlemények hangsúlyozták, hogy az új gépkocsik esetében kitűzött átlagos célértéket megvalósító jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai autóipar sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket kell kitűznie, elkerülve a verseny indokolatlanul torzulását az autóiparban. A jogi keretszabályozásnak igazodnia kell az Európai Unió kiotói vállalásainak teljesítésére vonatkozó átfogó célkitűzéshez.

2007 májusában a Versenytanács támogatta „a Bizottság által javasolt, a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló integrált megközelítést”, hangsúlyozta, hogy „valamennyi szereplőnek hozzá kell járulnia az éghajlatra káros kibocsátások csökkentéséhez”, valamint kilátásba helyezte „egy olyan szabályozási keret lehetőségét, amely költséghatékony, megengedhető mobilitást biztosít, és hozzájárul a gépjárműipar globális versenyképességének megőrzéséhez”. 2007 júniusában a Környezetvédelmi Tanács „sürgette az Európai Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2007 végéig tegyen javaslatot a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló jogi keretre (...)”.

E két tanácsi formáció, továbbá a 2007. júniusi Közlekedési Tanács is felszólította „a Bizottságot, hogy az Európai Unióban értékesített új gépjárművekre vonatkozó átlagos szén-dioxid-kibocsátási cél elérésére irányuló tervezett keretet alapos hatásvizsgálat alapján, oly módon alakítsa ki, hogy az a verseny szempontjából semleges, társadalmi szempontból pedig méltányos és fenntartható legyen. Úgy kell kialakítani e célkitűzés megvalósításához szükséges feltételeket, hogy a gyártók fokozhassák a termékek környezetkímélőbbé és költséghatékonyabbá tételére irányuló erőfeszítéseit”.

2007. október 24-én elfogadott határozatában az Európai Parlament üdvözölte a Bizottság jogalkotásra irányuló javaslatot tartalmazó tervét, és arra tett javaslatot, hogy 2011-től kezdődően kerüljenek bevezetésre kötelező jellegű kibocsátási célértékek annak biztosítására, hogy – kizárólag a gépkocsik technológiai fejlesztése révén – az új gépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátása 2015-ig 125 g/km-re csökkenjen. A Parlament azt ajánlotta, hogy a csökkentési célokat jármű-alapterületre (a tengelytávolság és a nyomtáv szorzata) vetített határértékek segítségével határozzák meg. A Parlament – tekintettel a hosszabb távú célkitűzésre – egy további lépéshez is ragaszkodott: az új gépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátása 2020-ig csökkenjen 95 g/km-re, 2025-ig pedig lehetőség szerint 70 g/km-re, amely értékeket a Bizottság legkésőbb 2016-ban megerősíti vagy felülvizsgálja.

A fogyasztói magatartás befolyásolja a személygépkocsik összkibocsátását. A fogyasztókat tehát tájékoztatni kell arról, hogy az új személygépkocsik megfelelnek-e a kibocsátási célkitűzéseknek. A Bizottság módosító javaslatot fogad el a tüzelőanyag-hatékonyság címkén való feltüntetéséről rendelkező 1999/94/EK irányelv hatékonyságának javítására. A gépkocsi-adóztatás szintén hathatós eszköz a fogyasztók vásárlási döntéseinek befolyásolására. A hatékony tüzelőanyag-felhasználású és alacsony CO₂-kibocsátású gépkocsik piaci bevezetését segítő differenciált adók előmozdíthatják a közösségi célkitűzések megvalósítását. A Bizottság javaslatot tett egy tanácsi irányelvre a személygépkocsik adóztatásáról (COM(2005) 261), amely lehetővé tenné az adók differenciálását az egyes gépkocsik CO₂-kibocsátása alapján,

és a CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adóbevétel arányát 25 %-ra, majd 50 %-ra emelné.

A közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálata (COM(2006) 314) megerősítette a környezet megóvásával és az energiaellátás biztonságának biztosításával kapcsolatos célkitűzéseket, és kiemelte, hogy a CO₂-kibocsátás kérdése egyike az előttünk álló kihívásoknak.

- Hatályos rendelkezések a javaslat által szabályozott területen

A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló 1999/125/EK bizottsági ajánlás (<http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.)

A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló 2000/303/EK bizottsági ajánlás (a személygépkocsi-gyártók koreai szövetsége – KAMA – részére) (<http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/en.pdf>.)

A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló 2000/304/EK bizottsági ajánlás (a személygépkocsi-gyártók japán szövetsége – JAMA – részére) (<http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.)

Az új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról szóló 1753/2000/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_en.pdf.)

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

Ez a javaslat összhangban áll a lisszaboni stratégia három pillérével, hiszen a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó követelmények szigorítása és a tüzelőanyag-hatékonyság ösztönözni fogja az új környezetbarát technológiák kifejlesztését és bevezetését, ami viszont a kőolajban szegény, feltörekvő piacokon elősegítheti a nagy hozzáadott értékkel járó technológiák és járművek bevezetését, Európában pedig a magasan képzett szakembert igénylő munkahelyek teremtését.

A javaslat továbbá – a fenntarthatóbb mobilitás elősegítésén keresztül – hozzájárul az Európai Tanács által 2006 júniusában elfogadott, a fenntartható fejlődésre irányuló megújított stratégiához is. A közlekedés fenntarthatóbbá tétele a fenntartható fejlődésre vonatkozó egyéb célok elérését is elősegítheti. Különösen szoros kapcsolat áll fenn a közlekedés és az éghajlatváltozás, a közegészség, a természeti erőforrások megőrzése, valamint az energiafelhasználás között.

2) KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció módszerei, az érintett főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A korábbi közleményekhez kapcsolódóan a Bizottság 2005 és 2006 között rendezte meg az első nyilvános, interneten nyomon követhető konzultációt. Kiegészítette ezt egy külön munkacsoport létrehozása az Európai Éghajlatváltozási Program keretében.

Ezenkívül a „CARS 21” érdekcsoport felülvizsgálta a környezetvédelmi politika és a szén-dioxid-kibocsátás szerepét azzal a céllal, hogy egy átfogó, integrált szakpolitikai keretet lehessen kidolgozni a gépjárműipar számára.

Erre a munkára támaszkodva külső szakértői vélemény készült a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére alkalmas lehetséges szabályozási megközelítések vizsgálata céljából, valamint sor került további konzultációkra is:

- A szén-dioxid-kibocsátásra és a gépjárművekre vonatkozó felülvizsgált stratégiával kapcsolatban az érdekelt felek és a lakosság véleményének megismerése céljából 2007. május 5. és július 15. között nyilvános internetes konzultációt rendeztek.

- Az internetes konzultáció kiegészítéseként a Bizottság 2007. július 11-ére nyilvános meghallgatást szervezett, amelyen a készülő jogszabályok által közvetlenül érintett felek (gépjárműipar, beszállítók, környezetvédelemmel foglalkozó nem kormányzati szervezetek, szociális partnerek, fogyasztók) kaptak lehetőséget véleményük ismertetésére.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük összegzése

Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során szerzett információkat figyelembe vették a javasolt rendszer kialakításakor. Az ezzel kapcsolatos részleteket az e javaslatot kísérő, hatásvizsgálat-értékelő jelentés tartalmazza.

A 2007 májusa és júliusa között lefolytatott internetes konzultáció során a Bizottsághoz 2390 hozzászólás érkezett. Az eredmények a http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm internetcímen olvashatók, illetve – a nyilvános meghallgatásról készült teljes jelentéssel együtt – az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat mellékletében kerültek összefoglalásra.

• A szakvélemények összegyűjtése és felhasználása

Érintett tudományos/szakértői területek

(1) Szakértői vélemény a gépjárműiparág (többek között a gyártók) részéről és (2) külső szakértők véleménye a modellezés területén (a referenciadokumentumok részleteit és a modellezéshez felhasznált szempontokat lásd az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat I. mellékletében).

Alkalmazott módszertan

Formális matematikai modellekkel történő modellezés és statisztikai adatokon alapuló számítások.

Megkérdezett fő szervezetek/szakértők

Hatóságok, iparági szövetségek, iparági szakszervezetek, környezetvédelmi szervezetek, fogyasztóvédelmi szervezetek és külső szakértők.

A kapott és felhasznált tanácsok összefoglalása

A külső szakértői véleményben foglalt tanácsokat a javaslat célkitűzéseinek elérésére alkalmas különböző szakpolitikai választási lehetőségek értékeléséhez használták fel. E választási lehetőségeket és azok következményeit az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat mutatja be.

A szakértői tanácsok nyilvánosság számára való elérhetővé tételére használt eszközök

A hatásvizsgálatot kiegészítő tanulmány és a témához kapcsolódó korábbi munkák az alábbi internetcímeken lesznek elérhetőek:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

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

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat három lehetőséget járt körül:

Az első lehetőség értelmében az új gépkocsik 2012-re elérendő átlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeként valamennyi gyártó számára ugyanazt a határértéket – 130 g/km – határoznák meg.

A második lehetőség értelmében egy lineáris görbét határoznának meg, amelynek alapján az egyes járművekhez rendelt célérték a jármű „rendeltetésének” (tömeg vagy alapterület) függvényében változna oly módon, hogy az új személygépkocsik átlagos kibocsátása 2012-re elérné a 130 g/km-es célértéket.

A harmadik, egyben az utolsó lehetőség szerint a gyártók számára egy adott, százalékban kifejezett csökkenési értéket írnának elő oly módon, hogy 2012-ig elérhető legyen a 130 g/km-es célérték.

Mindhárom lehetőség esetében figyelembe vettek rugalmassági tényezőket (átlagszámítás a gépkocsiflotta egészére nézve, gyártók csoportosulásai, gyártók között zajló kereskedelem stb.). Megvizsgálták a különböző előírás-teljesítési mechanizmusokat is. Végül részletesen értékelték a gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat.

A választási lehetőségek részletes értékelése a javaslatot kísérő hatásvizsgálat mellékletében található, amely a következő internetcímeken lesz elérhető:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm illetve
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt intézkedés összefoglalása**

A javaslat célja a személygépkocsik belső piacának megfelelő működtetése annak biztosításával, hogy 2012-től kezdődően az új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása ne haladja meg a 130 g/km-t.

A javaslat fő elemei a következők:

- A javaslat az M1 kategóriába tartozó járművekre (azaz a személygépkocsikra) vonatkozik.
- A javaslat a fajlagos szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó célértékeket a Közösségben az új személygépkocsik tömegének függvényében határozza meg.
- A javaslat 2012-től kezdődően a személygépkocsik vonatkozásában kötelező fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeket határoz meg. A célértékek minden gyártó esetében minden egyes naptári év során az EU-ban nyilvántartásba vett új gépkocsik által elérendő átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásra vonatkoznak. A gyártók – a célértékek teljesítése érdekében – csoportosulásokat hozhatnak létre. Amennyiben két vagy több gyártó csoportosulást hoz létre, azt a célértékteljesítés értékelése céljából úgy kell tekinteni, mintha egyetlen gyártóról lenne szó.
- A tagállamok kötelesek a területükön nyilvántartásba vett új gépkocsikkal kapcsolatban adatokat gyűjteni, és azokat a célértékteljesítés értékelése céljából a Bizottsághoz eljuttatni.
- Ha egy gyártó nem tudja teljesíteni a célértéket, 2012-től kezdve minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetnie. A díj úgy számítandó ki, hogy azt a g/km-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátástöbbletet, amellyel a gyártó túlépte a célértékét, megszorozzuk az újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik számával és az adott évre vonatkozó többlet-kibocsátási bírsággal. A többlet-kibocsátási bírság összege a 2012. évi kibocsátásra vonatkozóan 20 EUR, a 2013. évi kibocsátásra vonatkozóan 35 EUR, a 2014. évi kibocsátásra vonatkozóan 60 EUR, a 2015. évi kibocsátásra és az azt követő évek kibocsátásaira vonatkozóan 95 EUR.
- A rendelet szerinti célértékek meghatározása a jelenleg rendelkezésre álló legpontosabb ismeretek alapján történik, különösen ami a gépkocsiflotta 2012-ig várhatóan bekövetkező változását illeti az autonóm tömegnövekedés tekintetében.

• **Jogalap**

Az EK-Szerződés 95. cikke megfelelő jogalapot képez, tekintettel arra, hogy a belső piac valamennyi gazdasági szereplője számára egyenlő feltételeket kell biztosítani, az egészség és a környezet magas fokú védelme mellett.

• **A szubszidiaritás elve**

A szubszidiaritás elve érvényesül, mivel a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe.

A javaslat célkitűzéseit az egyes tagállamok nem érhetik el kielégítő módon a következők miatt:

Az egységes piac működését zavaró tényezők kiiktatásának igénye; az éghajlatváltozás határokon átnyúló jellege; az új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának jelenlegi nemzeti átlagai terén tapasztalható jelentős különbségek – az új gépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátását nyomon követve azt látjuk, hogy az új gépkocsiflották kibocsátása tagállamonként eltérő (2006-ban például az értékesített új gépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátása Portugáliában 144 g/km, míg

Svédországban 187g/km volt), ez azt jelenti, hogy a tagállamok nem lennének képesek olyan nemzeti intézkedéseket végrehajtani, amelyek a 130 g/km-es célérték teljesítését EU-szinten biztosítanák.

A közösségi fellépés eredményesebben teljesíti a javaslat célkitűzéseit, a következő okokból:

A személygépkocsik éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentésére irányuló összehangolt fellépés legjobb módja egy közösségi szintű jogszabály elfogadása. A gépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó célkitűzések közösségi szinten való meghatározása megakadályozza a belső piac szétagulódását, valamint nagyobb rugalmasságot biztosít a gyártók számára abban, hogy a Közösség területén értékesített új gépkocsiflották vonatkozásában teljesítsék az előírt szén-dioxid-csökkentési értékeket, ami nem lenne lehetséges, ha az egyes nemzeti csökkentési célértékek teljesítésére külön stratégiákat kellene kidolgozniuk.

A Közösség célkitűzései között hosszú ideje szerepel az új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátásának Közösségen belüli csökkentése; és a Tanács, illetve az Európai Parlament felhívta a Bizottságot, hogy tegyen e téren jogalkotási javaslatot.

Az új gépkocsiflották átlagos szén-dioxid-kibocsátásának 2012-ig 130 g/km-re való csökkentésére irányuló javaslat a gyártók által elérendő célértékek meghatározására korlátozódik, azaz nem rendelkezik egyéb, a tagállamok által hozandó kiegészítő intézkedésekről (hirdetési követelmények, adókedvezmények), amelyek – bár elősegíthetik a gépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló általános célkitűzés elérését – önmagukban nem lennének elegendőek a 130 g/km-es célérték eléréséhez.

A javaslat tehát megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat a következő okokból megfelel az arányosság elvének:

Nem haladja meg azt a mértéket, amely szükséges a belső piac zavartalan működésének biztosítására irányuló célkitűzések teljesítéséhez, ugyanakkor magas környezetvédelmi szintet biztosít.

A javaslat megfelel az Európai Unió kiotói vállalásainak teljesítésére vonatkozó átfogó célnak, a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai autóipar sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket tűz ki, továbbá nem okozza az autóipari verseny indokolatlan torzulását.

A javaslat a szén-dioxid-kibocsátásra és a gépkocsikra vonatkozó stratégia végrehajtásának nyomon követésére kialakított, már meglévő ellenőrzési rendszerre támaszkodik.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz: rendelet.

Más jogi eszközök a következő okok miatt nem lennének megfelelőek:

A rendelet kiadására azért kerül sor, mert az iparág önkéntes, a szén-dioxid-kibocsátásra és a gépjárművekre vonatkozó felülvizsgált stratégia (az integrált megközelítés alkalmazására szolgáló jogi keretszabályozás) keretében tett kötelezettségvállalásai nem tűnnek alkalmasnak további eredmények eléréséhez.

A rendelet alkalmazása helyénvaló jogi eszköznek tekinthető, mivel biztosítja az előírások betartását, ugyanakkor nem igényli a tagállamok jogrendszerébe történő átültetést. A közösségi célkitűzés a Közösségre egészében vonatkozik. Ezért biztosítani kell, hogy az összes tagállam egységes megközelítést alkalmazzon. Továbbá összehangolt megközelítésre van szükség, hogy elkerülhető legyen a versenynek a belső piac működését hátrányosan befolyásoló torzulása.

4) KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Amennyiben e javaslat elfogadásra kerül, uniós szintű forrásokra lesz szükség a célból, hogy megfelelő módon nyomon lehessen követni a gyártók teljesítményét a számukra kitűzött szén-dioxid-csökkentési célértékek tükrében, és – amennyiben szükséges – kezelni lehessen a jogszabályban előírt és az EU általános költségvetésébe beépülő többletkibocsátási díjat.

5) TÖVÁBBI INFORMÁCIÓK

- **Hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezése**

A javaslat elfogadása hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezéséhez vezet.

- **Felülvizsgálati/módosító/megszüntetési rendelkezés**

A javaslat felülvizsgálati rendelkezést tartalmaz.

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású ügyeket érint, ezért ki kell terjeszteni az Európai Gazdasági Térségre.

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára³,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁶,

mivel:

- (1) E rendelet célja – a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés részeként – az új személygépkocsik kibocsátási teljesítményére vonatkozó követelmények meghatározása, ami biztosítja a belső piac megfelelő működését.
- (2) A belső piac belső határok nélküli térség, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. A Közösség a gépjárműiparban jól működő belső piacot hozott létre, amely szilárd alapot nyújt a gépjárműipari termékek Közösségen belüli akadálytalan kereskedelméhez. Az egyes tagállamokban hatályos követelmények különbözőségének elkerülése, a belső piac vívmányainak megőrzése, az új gépkocsik Közösségen belüli szabad mozgásának biztosítása és a környezet magas szintű védelmének biztosítása érdekében a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó célértékeket össze kell hangolni.
- (3) Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye értelmében, melyet az Európai Közösség részéről az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének megkötéséről szóló, 1993. december 15-i 94/69/EK tanácsi

3 HL C [...], [...], [...] o.

4 HL C [...], [...], [...] o.

5 HL C [...], [...], [...] o.

6 HL C [...], [...], [...] o.

határozattal⁷ hagytak jóvá, minden félnek olyan nemzeti és – adott esetben – regionális programokat kell kidolgoznia és végrehajtania, melyek az éghajlatváltozás enyhítését célzó intézkedéseket tartalmaznak. Ezzel összefüggésben a Bizottság 2007 januárjában javaslatot tett arra, hogy az Európai Unió nemzetközi tárgyalások keretében törekedjen elérni, hogy az üvegházhatást okozó gázok fejlett országok által történő kibocsátása (az 1990-es szinthez képest) 30 %-kal csökkenjen 2020-ig, továbbá hogy az Európai Unió tegyen szilárd és független kötelezettségvállalást, miszerint az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását (az 1990-es szinthez képest) legalább 20 %-kal csökkenti 2020-ig⁸. Ez a célkitűzés a Tanács és az Európai Parlament támogatását is elnyerte.

- (4) E kötelezettségvállalás egyik legfontosabb következménye a tagállamok számára, hogy jelentősen csökkenteniük kell a személygépkocsik kibocsátását. A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében szakpolitikai célkitűzéseket és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és közösségi szinten nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem a Közösség gazdaságának minden ágazatában. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása tekintetében a közúti közlekedés az EU második legjelentősebb ágazata, amelynek kibocsátása folyamatosan emelkedik. Ha a közúti közlekedés által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás továbbra is nő, ez jelentős mértékben aláássa az éghajlatváltozás megfékezésére egyéb területeken tett erőfeszítéseket.
- (5) Az új személygépkocsikkal kapcsolatban közösségi célok kitűzésére van szükség: meg kell akadályozni a belső piac széttöredezését, amellyel a tagállami szinten meghozott, egymástól eltérő intézkedések fenyegetnek. A gyártók számára a közösségi célok nagyobb biztonságot jelentenének a tervezésben és nagyobb rugalmasságot a CO₂-kibocsátással kapcsolatos követelmények teljesítésében, mint abban az esetben, ha csupán egymástól független nemzeti kibocsátáscsökkentési célok léteznének. A kibocsátási normák meghatározása során az innováció ösztönzése és az energiafogyasztás csökkentése mellett fontos figyelembe venni a piacokra és a gyártók versenyképességére gyakorolt hatást, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket, valamint az innováció ösztönzése és az energiafogyasztás csökkenése terén jelentkező előnyöket.
- (6) E rendelet alapját az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról szóló, 2000. június 22-i 1753/2000/EK európai parlamenti és a tanácsi határozattal⁹ összhangban működő, jól bevált mérési és ellenőrzési eljárás képezi; fontos, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot kínáljon a gépjárműgyártók számára az új gépkocsik tekintetében a Közösség egész területén.
- (7) A Bizottság 1995-ben közösségi stratégiát fogadott el a gépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére¹⁰. E stratégia három alapelve a gépjárműipar részéről a kibocsátás csökkentésére vonatkozó önkéntes kötelezettségvállalás, a fogyasztók megfelelőbb tájékoztatása és a tüzelőanyag-hatékony járművek vásárlásának adókedvezményeken keresztüli ösztönzése volt.

7 HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

8 COM(2007) 2.

9 HL L 202., 2000.8.10., 1. o.

10 COM(95) 689 végleges.

- (8) 1998-ban az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2008-ig 140 g/km-re csökkenti az eladott új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátását. 1999-ben a Japán Autógyártók Szövetsége (JAMA) és a Koreai Autógyártók Szövetsége (KAMA) hasonló tartalmú kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2009-ig ugyancsak 140 g/km-re csökkentik az eladott új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátását. Ezeket a kötelezettségvállalásokat a Bizottság is elismerte a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 1999. február 5-i 1999/125/EK európai bizottsági ajánlásban¹¹ (ACEA), a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2000/303/EK bizottsági ajánlásban¹² (KAMA), valamint a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2000/304/EK bizottsági ajánlásban¹³ (JAMA).
- (9) 2007. február 7-én a Bizottság két párhuzamos közleményt fogadott el: a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló közleményt¹⁴, illetve a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről („CARS 21”) szóló közleményt¹⁵. A közlemények hangsúlyozták, hogy jóllehet történt elmozdulás az irányba, hogy 2008/2009-re 140 g/km-re csökkenjen a szén-dioxid-kibocsátás, ha nem kerül sor további intézkedések bevezetésére, akkor 2012-re nem sikerül elérni az új gépkocsik esetében 120 g/km-ben meghatározott közösségi célt.
- (10) A közlemények – a 2012-re 120 g/km-ben meghatározott közösségi célérték teljesítése érdekében – integrált megközelítés alkalmazását javasolták és bejelentették, hogy a Bizottság, a közösségi cél teljesítése érdekében, olyan jogi keretszabályozásra fog javaslatot tenni, amely a járművek motortekológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátásának 130 g/km-re való kötelező leszorítását irányozza elő. Összhangban a gyártók önkéntes kötelezettségvállalásain alapuló megközelítéssel, ez a keret magában foglalja azokat az elemeket, amelyeket a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának mérése során a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶ értelmében figyelembe vesznek. Más műszaki fejlesztések és a bioüzemanyagok használatának fokozása révén további 10 g/km-es – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – CO₂-csökkentést kell elérni. A személygépkocsiknak betudható összkibocsátást továbbá a fogyasztói magatartás is befolyásolja, ezért a fogyasztókat tájékoztatni kell arról, hogy az új gépkocsik teljesítik-e az e rendeletben előírt kibocsátási célértékeket.
- (11) Az új autók esetében kitűzött átlagos célértéket megvalósító jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai autóipar sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket kell kitűznie, elkerülve a verseny indokolatlan torzulását az autóiparban. A jogi keretszabályozásnak igazodnia kell az Európai Unió kiotói vállalásainak teljesítésére vonatkozó átfogó

11 C(1999) 107, HL L 40., 1999.2.13., 49. o.

12 2000/803/EK, HL L 100., 2000.4.20., 55.o.

13 2000/801/EK, HL L 100., 2000.4.20., 57.o.

14 COM(2007)19 végleges.

15 COM(2007)22 végleges.

16 HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

célkitűzéshez, illetve ki kell egészülnie olyan egyéb, elsősorban a felhasználással kapcsolatos eszközökkel, mint a differenciált gépjármű- és energiaadók bevezetése.

- (12) Annak érdekében, hogy a személygépkocsi-piac sokszínűsége megmaradjon, és hogy e piac képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó célértékeket a személygépkocsik rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni. A rendeltetés meghatározására a legalkalmasabb paraméter a tömeg, mivel ez megfelelő kapcsolatban áll a jelenlegi kibocsátással és ezáltal realitásosabb és a verseny szempontjából semleges célértéket eredményez, továbbá azért is, mert a tömegre vonatkozó értékek már most rendelkezésre állnak. A rendeltetésen alapuló megközelítés hosszú távú értékelésének megkönnyítése érdekében azonban a rendeltetés leírására szolgáló másik paraméterre, az „alapterületre” (a nyomtáv és a tengelytávolság szorzata) vonatkozóan is szükséges adatokat gyűjteni. A célértékek meghatározásakor figyelembe kell venni az új gépkocsik tömegének várható alakulását 2012-ig, és el kell kerülni azokat az esetleges ösztönzőket, amelyek – a szükségszerűen magasabb szén-dioxid-kibocsátási célértékből való profitálás érdekében – a járművek tömegének növelését eredményeznék. Ezért a 2012-re kitűzött célértékek meghatározása során számolni kell annak lehetőségével, hogy a jövőben a gyártók önálló döntése következtében az újonnan gyártott és az uniós piacra kerülő gépkocsik tömege autonóm módon növekedni fog. Végül a célkitűzések differenciálása révén valamennyi kategóriában ösztönözni lehet a kibocsátás csökkentését, ugyanakkor el kell ismerni, hogy a legjelentősebb csökkenés a nagyobb tömegű gépkocsik esetében érhető el.
- (13) E rendelet célja, hogy megfelelő ösztönzőket teremtsen a járműipar számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és tekintetbe veszi a jövőbeni technológiai fejlődést. Mindez növeli az európai ipar versenyképességét és minőségi munkahelyeket teremt.
- (14) A szén-dioxid-kibocsátásra és a gépkocsikra vonatkozó bizottsági stratégia keretében alkalmazott megközelítéssel való összhang biztosítása érdekében, különösen az autógyártó-szövetségek önkéntes kötelezettségvállalásaival összefüggésben, a célértéket csak azokra az új személygépkocsikra kell alkalmazni, amelyeket a Közösségben vesznek először nyilvántartásba, és amelyeket – a visszaélések elkerülése végett egy behatárolt időtartam kivételével – korábban a Közösségen kívül nem vettek nyilvántartásba.
- (15) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁷ egységes keretet kínál, valamint igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz az új járművek jóváhagyásához. Az e rendelet előírásainak betartásáért felelős szervnek azonosnak kell lennie azzal a szervvel, amely a rendelet értelmében felelős a típus-jóváhagyási eljárás valamennyi mozzanataért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért.
- (16) Ki kell zárni e rendelet alkalmazási köréből azon különleges rendeltetésű járműveket, amelyek típus-jóváhagyására különleges előírások vonatkoznak, köztük a

17 HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

kereskedelmi célból a fogyatékos személyek segítésére vonatkozó közösségi politikával összhangban gyártott, kerekes szék járművön belüli használatára alkalmas járműveket.

- (17) A gyártók számára rugalmasságot kell biztosítani a tekintetben, hogy miként teljesítik az e rendeletben meghatározott célértékeket, illetve lehetővé kell tenni számukra, hogy ne az egyes gépkocsikra vonatkozóan, hanem az új gépkocsik átlagára vonatkozóan ériék el a szén-dioxid-kibocsátási célértékeket. Ezért a gyártókra háruló kötelezettség annak biztosítására vonatkozik, hogy az általuk gyártott és a Közösség területén nyilvántartásba vett új gépkocsik átlagos, fajlagos kibocsátása ne haladja meg az ezekre a gépkocsikra meghatározott átlagos kibocsátási célértékeket.
- (18) Annak érdekében, hogy a gyártók számára kellő rugalmasságot lehessen biztosítani, a gyártók az e javaslatban előírt célértékek elérése érdekében – nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárások keretében – csoportosulásokat hozhatnak létre. A csoportosulás létrehozásáról szóló megállapodás időbeli hatálya nem terjedhet tovább öt évnél, azonban meghosszabbítható. Amennyiben több gyártó csoportosulást hoz létre, és a csoportosulás egészének átlagos kibocsátása nem haladja meg az adott csoportosulás számára előírt kibocsátási célértéket, akkor úgy kell tekinteni, hogy a gyártók teljesítették a célértékeket.
- (19) Az e rendelet szerint meghatározott célértékek teljesülésének biztosítása érdekében megbízható előírás-teljesítési mechanizmusra van szükség.
- (20) Az új személygépkocsik fajlagos szén-dioxid-kibocsátását a Közösségben összehangolt alapelvek alapján, a 715/2007/EK rendeletben meghatározott módszer szerint kell mérni. A rendszer adminisztrációs terheinek minimális szintre való csökkentése érdekében a rendszer előírásainak teljesítését a Közösségben nyilvántartásba vett új autókra vonatkozó, a tagállamok által összegyűjtött és a Bizottsághoz eljuttatott adatok alapján kell végezni. A teljesítés értékeléséhez használt adatok egységességének biztosítása érdekében ezen adatok összegyűjtésének és bejelentésének folyamatát a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni.
- (21) A 2007/46/EK irányelv előírja, hogy a gyártóknak minden új személygépkocsihoz megfelelőségi nyilatkozatot kell kiadniuk, és hogy a tagállamok csak akkor engedélyezhetik egy új személygépkocsi nyilvántartásba vételét, illetve forgalomba helyezését, ha az rendelkezik érvényes megfelelőségi igazolással. A tagállamok által összegyűjtött adatoknak összhangban kell lenniük a gyártó által a személygépkocsihoz kiadott megfelelőségi igazolással.
- (22) Az e rendelet szerinti előírások gyártók általi teljesítését közösségi szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján meghatározott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak 2012-től kezdve minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A díj összege annak arányában változik, hogy az adott gyártó milyen mértékben lépte túl a célértéket. A díj összege az idővel arányosan növekszik. A személygépkocsik fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló intézkedések ösztönzése érdekében a díjnak tükröznie kell a műszaki költségeket. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az EU költségvetési bevételeinek kell tekinteni.
- (23) E rendelet nem érinti a közösségi versenyszabályok teljes körű alkalmazását.

- (24) Mivel a CO₂-kibocsátás csökkentése eredendően kiemelt fontosságú, kívánatos volna e rendelet közösségi szintű végrehajtását a rendelkezésre álló környezetvédelmi célú közösségi pénzügyi eszközökkel támogatni, a környezetvédelmi célú pénzügyi eszközről (LIFE+) szóló, 2007. május 23-i 614/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹⁸ alkalmazandó szabályokkal és feltételekkel összhangban.
- (25) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal¹⁹ összhangban kell elfogadni.
- (26) Különösen azt a hatáskört kell a Bizottságra ráruházni, hogy módosíthassa a nyomon követési és bejelentési követelményeket az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok fényében, életbe léptethesse a többletkibocsátási díj beszedésével kapcsolatos eljárásokat, valamint kidolgozhassa a kis sorozatban előállító független gyártókra vonatkozó különleges eltérésre vonatkozó pontosabb szabályokat. Mivel ezen intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására, valamint a rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (27) A 1753/2000/EK határozatot az egyszerűség és a jogi egyértelműség érdekében hatályon kívül kell helyezni.
- (28) Mivel a javasolt intézkedés célját nem lehet a tagállamok egyéni tevékenysége révén kielégítő módon elérni, és ezért a javasolt intézkedés terjedelme és hatásai miatt közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban e rendelet nem haladja meg az ezen cél eléréséhez szükséges mértéket.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
Tárgy és célkitűzések

Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási célértékeket állapít meg az új személygépkocsikra a belső piac megfelelő működése, valamint az EU azon általános célkitűzésének elérése érdekében, hogy a gépjárműflotta átlagos szén-dioxid-kibocsátása 120 g/km legyen. A rendelet az új személygépkocsik átlagos CO-kibocsátását – a járműmotor-technológia terén megvalósuló fejlődésnek köszönhetően – 130 g/km-ben határozza meg; ezt az értéket a 715/2007/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban mérik. Ez a rendelet az integrált közösségi megközelítés részeként további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű csökkentést irányoznak elő.

¹⁸ HL L 149., 2007.6.9., 1. o.

¹⁹ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

2. cikk **Hatály**

1. Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M1 kategóriájú, legfeljebb 2610 kg referenciatömegű gépjárművekre, valamint azokra a gépjárművekre alkalmazandó, amelyekre a típusjóváahagyás a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjed („személygépkocsik”), amennyiben e járműveket a Közösségben első ízben veszik nyilvántartásba és korábban a Közösségen kívül nem vették nyilvántartásba őket („új személygépkocsik”).
2. Nem kell figyelembe venni a Közösségen kívüli korábbi nyilvántartásba vételt, ha az a Közösségben való nyilvántartásba vétel előtt kevesebb mint három hónappal történt.
3. Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének 5. pontjában meghatározott „különleges rendeltetésű járművekre”.

3. cikk **Fogalommeghatározások**

1. Fogalommeghatározások e rendelet alkalmazásában:
 - (a) „átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás”: egy gyártó esetében az általa gyártott összes új személygépkocsi fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga;
 - (b) „megfelelőségi nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 20. 18. cikke szerinti nyilatkozat;
 - (c) „gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváahagyó hatóságnak felelősséggel tartozik a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjóváahagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
 - (d) „tömeg”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt személygépkocsinak a megfelelőségi nyilatkozatban szereplő, a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározott tömege;
 - (e) „fajlagos szén-dioxid-kibocsátás”: a személygépkocsinak a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a megfelelőségi nyilatkozatban „szén-dioxid-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett kibocsátása;
 - (f) „fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték”: egy gyártó esetében az általa gyártott összes új személygépkocsi I. melléklet szerinti fajlagos szén-dioxid-kibocsátásából kiszámított átlag, vagy – amennyiben a gyártó jogosult a 9. cikk szerinti mentesítésre – a mentesítés szerinti fajlagos szén-dioxid-kibocsátás.
2. E rendelet alkalmazásában a gyártók kapcsoltnak minősülnek, ha kapcsolt vállalkozásokról van szó. „Kapcsolt vállalkozások”:

²⁰ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

- (a) olyan vállalkozások, amelyekben az egy vagy több vállalkozás között létrejött megállapodásban részes fél közvetlenül vagy közvetetten
 - i. rendelkezik a szavazati jogok több mint felével; vagy
 - ii. jogosult a felügyelő szerv, az ügyviteli szerv vagy a vállalkozást jogilag képviselő testületek tagjainak több mint felének kinevezésére; vagy
 - iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;
- (b) olyan vállalkozások, amelyek az ilyen megállapodásban részes felek közül valamelyik tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;
- (c) olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;
- (d) olyan vállalkozások, amelyekben az ilyen megállapodásban részes valamely fél az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal, illetve hatáskörökkel, valamint az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal, illetve hatáskörökkel;
- (e) olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal, illetve hatáskörökkel együttesen rendelkeznek:
 - i. az ilyen megállapodásban részes felek, vagy azoknak az a)–d) pontban említett kapcsolt vállalkozásai; vagy
 - ii. az ilyen megállapodásban részes egy vagy több fél vagy azoknak az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, és egy vagy több harmadik vállalkozás.

4. cikk

Fajlagos kibocsátási célértékek

A 2012. január 1-jével kezdődő naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden személygépkocsi-gyártónak biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az I. melléklettel összhangban meghatározott, vagy – amennyiben a gyártó jogosult a 9. cikk szerinti mentesítésre – a mentesítés szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket.

5. cikk

Csoportosulás

1. A 9. cikk szerinti mentesítésre nem jogosult gyártók csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.

2. A csoportosulást létrehozó megállapodás egy vagy több naptári évre vonatkozhat, de az egyes megállapodások összesített futamideje nem haladhatja meg az öt naptári évet; a csoportosuláshoz legkésőbb a kibocsátások kívánt csoportosításának első naptári évében, december 31-ig lehet csatlakozni. A csoportosulást létrehozó gyártók az alábbiakról tájékoztatják a Bizottságot:
 - (a) megnevezik a csoportosulásban részt vevő gyártókat;
 - (b) kijelölik a csoportosulást vezető gyártót, amely a csoportosulás kapcsolattartója lesz, és amely felelni fog azon többletkibocsátási díj befizetéséért, amelyet a csoportosulásra a 7. cikkkel összhangban kirónak; valamint
 - (c) bizonyítják, hogy a csoportosulás vezetője képes lesz a b) pontban meghatározott kötelezettségek teljesítésére.
3. Ha a csoportosulás vezetője nem tesz eleget a (2) bekezdés c) pontjában meghatározott kötelezettségeinek, a Bizottság erről értesíti a gyártókat.
4. A csoportosulásban részt vevő gyártók közösen értesítik a Bizottságot mind a csoportosulás vezetőjével vagy annak pénzügyi helyzetével kapcsolatos változásokról – amennyiben ezek befolyásolják csoportosulás vezetőjének azt a képességét, hogy eleget tegyen a (2) bekezdés c) pontjában meghatározott kötelezettségeinek –, mind pedig a csoportosulás tagságában bekövetkező változásokról, illetve a csoportosulás feloszlásáról.
5. A gyártók csatlakozhatnak csoportosulásról szóló megállapodásokhoz, amennyiben ezek összhangban vannak a Szerződés 81. és 82. cikkével, és amennyiben üzletileg ésszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes részvételt biztosítanak bármely csatlakozni kívánó gyártónak. Az EU versenyszabályai általános érvényének a csoportosulást érintő korlátozása nélkül a csoportosulás tagjai gondoskodnak különösen arról, hogy a csoportosulásra vonatkozó megállapodás összefüggésében az alábbi információk kivételével nem kerül sor adatok vagy ismeretek cseréjére:
 - i. a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás átlaga;
 - ii. a fajlagos kibocsátási célérték;
 - iii. az összes nyilvántartásba vett jármű száma.
6. Az (5) bekezdés nem alkalmazandó, ha a csoportosulásban részt vevő gyártók kapcsolt vállalkozások.
7. A (3) bekezdésben említett értesítés esetét kivéve azon csoportosulásban részt vevő gyártók, amelyről a Bizottsághoz tájékoztatás érkezik, e rendelet alkalmazásában egyetlen gyártónak tekintendők.

6. cikk

Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése

1. A 2010. január 1-jével kezdődő évre és minden későbbi naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új személygépkocsi adatairól a II. melléklet A részével összhangban.
2. A tagállamok legkésőbb 2011. február 28-ig és attól kezdve minden évben meghatározzák és a Bizottságnak továbbítják a II. melléklet B. részében felsorolt adatokat az előző naptári év vonatkozásában. Az adatokat a II. melléklet C. részében meghatározott formátum szerint kell továbbítani.
3. A Bizottság kérésére a tagállamoknak az (1) bekezdés szerint összegyűjtött teljes adathalmazt is át kell adniuk.
4. A Bizottság központi nyilvántartást vezet a tagállamok által e cikk alapján bejelentett adatokról, és legkésőbb 2011. június 30-ig, majd attól kezdve minden évben gyártónként előzetes számítással meghatározza a következőket:
 - (a) átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás az előző naptári évben a Közösségben;
 - (b) fajlagos kibocsátási célérték az előző naptári évben; valamint
 - (c) az előző évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség.

A Bizottság minden gyártót értesít a rá vonatkozó előzetes számításról. Az értesítésben fel kell tüntetni a nyilvántartásba vett új személygépkocsik darabszámára és fajlagos szén-dioxid kibocsátására vonatkozó adatokat tagállamonkénti bontásban.

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

5. A (4) bekezdés szerinti előzetes számításról kapott értesítéstől számítva két hónap áll az adott gyártó rendelkezésére, hogy értesítse a Bizottságot az adatokban talált esetleges hibákról, megjelölve a tagállamot, amelyre a vélt hiba vonatkozik.

A Bizottság megvizsgálja a gyártóktól kapott összes értesítést és szeptember 30-ig megerősíti, illetőleg módosítja, majd megerősíti a (4) bekezdés szerinti előzetes számításokat.

6. A Bizottság értesít minden olyan gyártót, amelyről az (5) bekezdés szerinti számítások alapján a 2010. vagy a 2011. év vonatkozásában a Bizottság azt állapítja meg, hogy átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása abban az évben meghaladta a gyártó ugyanazon évre vonatkozó fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékét.
7. A tagállamok kijelölik a nyomonkövetési adatok e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért felelős illetékes hatóságot, és e rendelet hatálybalépésétől számítva hat hónapon belül értesítik a Bizottságot a kijelölt illetékes hatóságról.

8. A Bizottság részletes rendelkezéseket fogadhat el az e cikkben meghatározott adatok nyomon követéséről és bejelentéséről, valamint a II. melléklet alkalmazásáról a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban.

A Bizottság az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok fényében módosíthatja a II. mellékletet. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket a 12. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

7. cikk

Többletkibocsátási díj

1. 2012-től kezdve minden olyan naptári évre vonatkozóan, amelyben a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a gyártó ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a szóban forgó gyártót, illetőleg – csoportosulás esetében – a csoportosulás vezetőjét többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezheti.

2. Az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díjat a következő képlettel kell kiszámítani:

$$\text{Többletkibocsátás} \times \text{új személygépkocsik száma} \times \text{a (3) bekezdésben előírt többletkibocsátási díj,}$$

amelyben:

a „többletkibocsátás” a gyártó átlagos fajlagos kibocsátástöbblete a fajlagos kibocsátási célértékéhez képest az adott naptári évben, g/km-ben kifejezve, a harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadva; valamint

az „új személygépkocsik száma” azon új személygépkocsik száma, amelyeknek a szóban forgó gyártó a gyártója, és amelyeket a tárgyévben vettek nyilvántartásba.

3. A többletkibocsátási díj összege:

- (a) a 2012. naptári évi kibocsátásra vonatkozóan 20 EUR;
- (b) a 2013. naptári évi kibocsátásra vonatkozóan 35 EUR;
- (c) a 2014. naptári évi kibocsátásra vonatkozóan 60 EUR; valamint
- (d) a 2015. naptári évi kibocsátásra és az azt követő naptári évek kibocsátására vonatkozóan 95 EUR.

4. A Bizottság megállapítja az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díj behajtására szolgáló módszereket.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 12. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

5. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az EU költségvetési bevételeinek kell tekinteni.

8. cikk

A gyártók teljesítményének közzététele

1. A Bizottság legkésőbb 2011. október 31-ig, majd attól kezdve évente jegyzéket tesz közzé, amelyben gyártónként szerepelnek a következők:
- (a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték;
 - (b) az előző naptári évben tapasztalt átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás;
 - (c) az előző évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség; valamint
 - (d) az összes új személygépkocsi előző naptári évi fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga a Közösségben.
2. 2013. október 31-től kezdve az (1) bekezdés értelmében közzétett jegyzékben gyártónként fel kell tüntetni azt is, hogy az adott gyártó az előző naptári év vonatkozásában teljesítette-e a 4. cikkben előírt követelményeket.

9. cikk

Szakgyártói mentesítés kis sorozatban dolgozó, független gyártók esetében

1. Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célérték alóli mentesítésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely
- (a) naptári évenként legfeljebb 10 000 olyan személygépkocsit állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba; valamint
 - (b) nem áll kapcsolatban másik gyártóval.
2. Az (1) bekezdésben említett mentesítésre irányuló kérelem legfeljebb öt naptári évre vonatkozhat. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő adatokkal:
- (a) a gyártó neve és kapcsolattartója;
 - (b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti mentesítés igénylésére;
 - (c) a szóban forgó gyártó által gyártott személygépkocsik részletes adatai, beleértve a tömegüket és a szén-dioxid-kibocsátásukat is; valamint
 - (d) a csökkentési potenciállal – többek között a fajlagos CO₂-kibocsátás technológiai csökkentési potenciáljával – arányos fajlagos kibocsátási célérték.
3. Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó egyfelől jogosult az (1) bekezdés szerinti mentesítésre, másfelől a gyártó által ajánlott kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési lehetőségeivel – így a fajlagos szén-dioxid-

kibocsátás csökkentésére alkalmas technológiai lehetőségeivel is –, a Bizottság mentesítést ad a gyártónak. A mentesítés a kérelem benyújtását követő év január 1-jétől hatályos.

4. Az e cikk értelmében mentesítésben részesülő gyártó köteles azonnal értesíteni a Bizottságot minden olyan változásról, amely kihat vagy kihathat mentesítésre való jogosultságára.
5. Ha a Bizottság – a (4) bekezdés szerinti értesítés alapján vagy más úton – arra a megállapításra jut, hogy megszűnt a gyártó mentesítésre való jogosultsága, a következő naptári év január 1-jei hatállyal visszavonja a mentesítést, és erről értesíti a gyártót.
6. Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó nem hajtja végre a kérelmében szereplő csökkentési programot, a Bizottság visszavonhatja a mentesítést.
7. A Bizottság részletes rendelkezéseket fogadhat el az (1)–(6) bekezdés végrehajtásáról, így a mentesítésre való jogosultság kritériumainak értelmezését, a kérelmek tartalmát és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmát és értékelését illetően is.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 12. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

10. cikk

Felülvizsgálat és jelentés

1. A Bizottság 2010-ben jelentést fog az Európai Parlament és a Tanács elé terjeszteni a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának mérséklésére irányuló integrált közösségi közelítésmód megvalósításában történt előrehaladásról.
2. Az 1753/2000/EK határozat szerint bejelentett adatok alapján 2010-ben a Bizottság megvizsgálja, hogy 2006. és 2009. között az új személygépkocsik tömegében bekövetkezett változás több volt-e vagy kevesebb nullánál.

Ha történt változás az új személygépkocsik tömegében, az I. mellékletben módosítani kell az autonóm tömegnövekedésre vonatkozó adatot, megadva a 2006 és 2009. közötti naptári évekre vonatkozó éves változás átlagát.

E módosításokat, melyek révén az e rendelet nem alapvető fontosságú elemei módosulnak, a 12. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági hatáskörrel összhangban kell elfogadni.

3. A Bizottság felülvizsgálja a technológiai előrelépést azzal a céllal, hogy – amennyiben szükséges – módosítsa a gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló 715/2007/EK rendelet előírásait.

11. cikk
A fogyasztók tájékoztatása

2010. január 1-jétől a gyártók kötelesek biztosítani, hogy az 1999/94/EK irányelv 3., 5. és 6. cikkében említett jellegű címkék, plakátok vagy írott reklámanyagok ismertessék az eladásra kínált személygépkocsi fajlagos szén-dioxid-kibocsátása és az adott személygépkocsinak az I. melléklet szerinti fajlagos kibocsátási célértéke közötti eltérés mértékét.

12. cikk
Szakbizottság

1. A Bizottság munkáját a 93/389/EGK határozat 8. cikkével létrehozott bizottság segíti.
2. Az e bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikkére.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő 3 hónap.
3. E bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel ugyanazon határozat 8. cikkének rendelkezéseire is.

13. cikk
Közösségi finanszírozás

E rendelet közösségi szintű végrehajtásának támogatását a rendelkezésre álló környezetvédelmi célú közösségi pénzügyi eszközökkel (LIFE+) kell elvégezni, igazodva a 614/2007/EK rendeletre alkalmazandó szabályokhoz és feltételekhez.

14. cikk
Hatályon kívül helyezés

Az 1753/2000/EK határozat 2010. január 1-jén hatályát veszti.

Az említett határozat 4., 9. és 10. cikkét ugyanakkor továbbra is alkalmazni kell mindaddig, amíg a Bizottság nem terjesztett jelentést az Európai Parlament elé a 2009. naptári év nyomomonkövetési adatairól.

15. cikk
Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök
[...]*

*a Tanács részéről
az elnök
[...]*

I. MELLÉKLET
FAJLAGOS CO₂-KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK

1. Az új személygépkocsik megengedett, g/km-ben mért fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az alábbi képlettel kell kiszámítani:

$$\text{megengedett fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} = 130 + a \times (M - M_0),$$

amelyben:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

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

autonóm tömegnövekedés (atn) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. A gyártónak az adott naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke azon új személygépkocsik megengedett fajlagos kibocsátásának átlaga, amelyeket az adott gyártó a szóban forgó naptári évben legyárt.

II. MELLÉKLET

KIBOCSÁTÁS NYOMON KÖVETÉSE ÉS BEJELENTÉSE

A. RÉSZ – Az új személygépkocsikra vonatkozó adatok begyűjtése és a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követésére szolgáló adatok meghatározása

1. A tagállamok a 2010. január 1-jével kezdődő évben, majd attól kezdve minden évben nyilvántartják az alábbi adatokat a területükön nyilvántartásba vett minden új személygépkocsi vonatkozásában:
 - (a) a gyártó;
 - (b) a jármű típusa, változata és kivitele;
 - (c) a jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátása (g/km);
 - (d) a jármű tömege (kg);
 - (e) a jármű tengelytávolsága (mm); valamint
 - (f) nyomtávja (mm).
2. Az 1. pontban említett adatokat a szóban forgó személygépkocsi megfelelőségi nyilatkozatából kell átvenni. Ha a megfelelőségi nyilatkozatban a jármű legkisebb és legnagyobb tömege egyaránt szerepel, a tagállamok csak a legnagyobb tömegre vonatkozó adatot használják fel e rendelet alkalmazása céljából.
3. A tagállamok a 2010. január 1-jével kezdődő évben és attól kezdve évről évre gyártónként meghatározzák az alábbiakat a B. részben részletezett módszerekkel összhangban:
 - (a) a tagállam területén nyilvántartásba vett új személygépkocsik összdarabszáma;
 - (b) az e melléklet B. részének 7. pontja szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás;
 - (c) az e melléklet B. részének 8. pontja szerinti átlagos tömeg;
 - (d) új személygépkocsik esetében típusonként, változatonként és kivitelenként:
 - i. a tagállam területén nyilvántartásba vett új személygépkocsiknak a B. rész 7. pontja szerinti összdarabszáma;
 - ii. fajlagos szén-dioxid-kibocsátás;
 - iii. tömeg;
 - iv. a járműnek az e melléklet B. részének 9. pontja szerinti alapterülete.

B. RÉSZ – A szén-dioxid-kibocsátás nyomon követésére szolgáló adatok meghatározásának módszere

1. A tagállamok által az A. rész 3. pontjával összhangban meghatározandó nyomonkövetési adatokat az ebben a részben ismertetett módszerrel kell meghatározni.

Nyilvántartásba vett személygépkocsik száma (N).

2. A tagállamoknak meg kell határozniuk a vonatkozó nyomonkövetési évben területükön nyilvántartásba vett új személygépkocsik számát (N).

Az új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása ($S_{\text{átlag}}$)

3. A tagállam területén a nyomonkövetési évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását ($S_{\text{átlag}}$) úgy kell kiszámítani, hogy az új személygépkocsik fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának összegét elosztjuk az új személygépkocsik számával (N).

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

Az új személygépkocsik átlagos tömege

A tagállam területén a nyomonkövetési évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik átlagos tömegét ($M_{\text{átlag}}$) úgy kell kiszámítani, hogy az új személygépkocsik tömegének (M) összegét elosztjuk az új személygépkocsik számával (N).

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

Az új személygépkocsik kivitel szerinti megoszlása

4. Az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számát, tömegét, fajlagos szén-dioxid-kibocsátását és alapterületét típusonként, változatonként és kivitelenként nyilván kell tartani.

Alapterület

Az alapterület a gépkocsi tengelytávolságának és nyomtávjának szorzata.

C. RÉSZ – Adattovábbítási formátum

1. A tagállamok az A. rész 3. pontjában leírt adatokat gyártónként és évről évre az alábbi formátum szerint jelentik be:

– *Összesített adatok:*

Év:			
Gyártó	Nyilvántartásba vett személygépkocsik száma összesen	Átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Átlagos tömeg (kg) Átlagos alapterület (m ²)
(1. gyártó)	...	...	...
(2. gyártó)	...	...	...
...	...	...	...
Összes gyártó együttvéve	...	...	...

– *Gyártók szerinti adatok:*

Év	Gyártó	Gépkocsi típusa	Változat	Kivitel	Gyártmány	Kereskedelmi név	Új nyilvántartásba vételek száma	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Tömeg (kg)	Alapterület (m ²)
1. év	(1. gyártó neve)	(1. típus neve)	(1. változat neve)	(1. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(1. típus neve)	(1. változat neve)	(2. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(1. típus neve)	(2. változat neve)	(1. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(1. típus neve)	(2. változat neve)	(2. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(2. típus neve)	(1. változat neve)	(1. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(2. típus neve)	(1. változat neve)	(2. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(2. típus neve)	(2. változat neve)	(1. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	(2. típus neve)	(2. változat neve)	(2. kivitel neve)	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)			...	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)			...	...	...	...	...	...	...

1. év	(1. gyártó neve)			...	...	...	...	...	...	...
1. év	(1. gyártó neve)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT CÍME:

Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács rendelete a személygépkocsik széndioxid-kibocsátásának csökkentéséről

2. TEVÉKENYSÉGALAPÚ IRÁNYÍTÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET

Az érintett szakpolitikai terület(ek) és a kapcsolódó tevékenység(ek):

0703 – A környezetvédelmi politika megvalósítása

3. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK

3.1. Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási tételek (korábban: BA-tételek)) beleértve a következő költségvetési megnevezéseket:

07 01 04 01: LIFE+ (környezetvédelmi célú pénzügyi eszköz – 2007–2013) – Igazgatási kiadások – 2. fejezet

07 03 07: LIFE+ (környezetvédelmi célú pénzügyi eszköz – 2007–2013) – 2. fejezet

3.2. A fellépés és a pénzügyi kihatás időtartama:

Az intézkedés (az Európai Parlament és a Tanács rendelete a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentéséről) várhatóan 2010-ben lép hatályba. A 2007–2013 közötti időszakra a működési kiadásokat a LIFE+ környezetvédelmi célú pénzügyi eszközökből finanszírozzák.

3.3. Költségvetési jellemzők:

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		Új	EFTA-hozzájárulás	Tagjelölt országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete
07 01 04 01	Nem kötelező	Nem diff. ²¹	NEM	NEM	IGEN	2.
07 03 07	Nem kötelező	diff.	NEM	NEM	IGEN	2.

²¹ Nem differenciált előirányzatok, a továbbiakban: NDE

4. FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

4.1. Pénzügyi források

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok és a kifizetési előirányzatok áttekintése

millió EUR (három tizedesjegyig)

Kiadás típusa	Szakasz száma		2010	2011	2012	2013	2014	2015 és később	Összesen
---------------	---------------	--	------	------	------	------	------	----------------	----------

Működési kiadások²²

Kötelezettségvállalási előirányzatok	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Kifizetési előirányzatok		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

A referenciaösszegbe beletartozó igazgatási kiadások²³

Technikai és igazgatási segítségnyújtás (NDE)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

TELJES REFERENCIAÖSSZEG

Kötelezettségvállalási előirányzatok		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Kifizetési előirányzatok		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

A referenciaösszegbe nem beletartozó igazgatási kiadások²⁴

Személyi és kapcsolódó kiadások (NDE)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
A referenciaösszegbe nem beletartozó, a személyi és kapcsolódó kiadásoktól eltérő kiadások (NDE)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

A fellépés indikatív összköltsége

TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		a+c+d+e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
---	--	---------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

²² Olyan kiadások, amelyek nem tartoznak az érintett xx. cím xx 01. alcíme alá.

²³ A(z) xx. cím xx 01 04. jogcímcsoport alá tartozó kiadások.

²⁴ A(z) xx 01. alcím alá tartozó, a(z) xx 01 04. és a(z) xx 01 05. jogcímcsoporton kívüli kiadások.

TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

A társfinanszírozás részletezése

Ha a javaslat bizonyos (alább felsorolandó) tagállamok vagy más szervek általi társfinanszírozást ír elő, a társfinanszírozás becsült szintjét az alábbi táblázatban meg kell adni (ha a társfinanszírozásra több szervezetet irányoztak elő, a táblázat további sorokkal bővíthető):

millió EUR (három tizedesjegyig)

Társfinanszírozó szerv		n. év	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 és később	Összesen
.....	f							
TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLA LÁSI ELŐIRÁNYZAT társfinanszírozással	a+c +d+ e+f							

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

- ☒ A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi, 2013-ig tartó pénzügyi programozással.
- ☐ A javaslat miatt a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.
- ☐ A javaslat miatt szükség lehet az intézményközi megállapodás rendelkezéseinek alkalmazására²⁵ (azaz rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a pénzügyi terv módosítására).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás

- ☒ A javaslatnak nincs kihatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak van pénzügyi kihatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

millió EUR (egy tizedesjegyig)

	A	A fellépés után
--	---	-----------------

²⁵ Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

Költségvetési tétel	Bevétel	fellépés t megelőző év [n-1-edik év]	[n. év]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26
	a) Bevétel abszolút összege							
	b) A bevétel változása	Δ						

A rendeletet úgy dolgozták ki, hogy annak előírásait valamennyi gyártó maximális mértékben betarthassa, ezért nem várható, hogy a 7. cikkben említett többletkibocsátási díjból bevétel fog származni. Ugyanakkor, ha az említett cikk alkalmazása során bevétel keletkezik, az az EU általános költségvetésébe kerül. Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat melléklete tartalmazza a célérték be nem tartása esetén fizetendő többletkibocsátási díj mértékét.

4.2. Teljes munkaidős egyenértékben kifejezett személyi állomány (beleértve a tisztviselőket, az ideiglenes és a külső személyi állományt) – a részleteket lásd a 8.2.1. pontnál

Éves szükségletek	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és később
A személyi állomány teljes létszáma	3	3	3	5	5	5

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

5.1. A megvalósításra rövid vagy hosszú távon van-e szükség

E rendelet általános célja az új gépkocsiflották átlagos szén-dioxid-kibocsátásának 130 g/km-re való csökkentése 2012-ig. E cél egy integrált megközelítésbe illeszkedik és további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km-es csökkentést irányoznak elő annak érdekében, hogy a 120 g/km-ben meghatározott közösségi szén-dioxid-kibocsátási célértéket el lehessen érni, ahogyan azt a 2007. február 7-i, a szén-dioxid-kibocsátásra és a gépkocsikra vonatkozó bizottsági stratégia (COM(2007) 19) előírja.

5.2. A közösségi részvétel által képviselt hozzáadott érték, valamint a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiája

A Közösség célkitűzései között hosszú ideje szerepel az új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátásának Közösségen belüli csökkentése, és a Tanács, illetve az Európai

²⁶

Szükség esetén, ha a fellépés időtartama hat évnél hosszabb, a táblázat további oszlopokkal bővíthető.

Parlament felhívta a Bizottságot, hogy tegyen e téren jogalkotási javaslatot. A javaslat célkitűzéseit az egyes tagállamok nem érhetik el kielégítő mértékben, figyelembe véve, hogy el kell kerülni, hogy az egységes piacon akadályok képződjenek, továbbá tekintettel az éghajlatváltozás határokon átnyúló jellegére és az új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának jelenlegi nemzeti átlagai között tapasztalható jelentős különbségekre. Ezen kívül a gépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó célkitűzések közösségi szinten való meghatározása nagyobb rugalmasságot fog biztosítani a gyártók számára abban, hogy a Közösség területén értékesített új gépkocsiflották vonatkozásában teljesítsék az előírt szén-dioxid-csökkentési értékeket, ami nem lenne lehetséges, ha az egyes nemzeti csökkentési célértékek teljesítésére külön stratégiákat kellene kidolgozniuk.

5.3. A javaslat céljai, az attól várt eredmények, illetve az azzal összefüggő mutatók a tevékenység alapú irányítás keretében

A javaslat az alábbi általános szakpolitikai célkitűzéseket fogalmazza meg:

- Magas szintű környezetvédelem biztosítása az Európai Unióban és hozzájárulás az EU kiotói vállalásainak teljesítéséhez,
- Az EU energiaellátási biztonságának javítása,
- Az európai gépjárműipar versenyképességének elősegítése és a tüzelőanyag-hatékonysági technológiákkal kapcsolatos kutatás ösztönzése.

A javaslat konkrét célja az éghajlatváltozás hatásainak csökkentése és a személygépkocsik tüzelőanyag-hatékonyságának javítása oly módon, hogy az eladott új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátása 130 g/km-re csökkenjen. A javaslat végrehajtásának alakulását ezen átlagos kibocsátási érték alapján fogják nyomon követni.

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

☒ ***Központosított irányítás***

- ☒ közvetlenül a Bizottság által
- ☐ közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:
 - ☐ végrehajtó hivatalok
 - ☐ a Közösségek által létrehozott, a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerinti szervek
 - ☐ tagállami közintézmények/közfeladatot ellátó szervek

☐ ***Megosztott vagy decentralizált irányítás***

- ☐ a tagállamokkal
- ☐ harmadik országokkal

- ☐ *Nemzetközi szervezetekkel közös irányítás (nevezze meg)*

Megjegyzés:

6. FELÜGYELET ÉS ÉRTÉKELÉS

6.1. Felügyeleti rendszer

A javaslat a szén-dioxid-kibocsátásra és a gépkocsikra vonatkozó stratégia végrehajtásának nyomon követésére kialakított, már meglévő ellenőrzési rendszerre támaszkodik. Ez a rendszer a tagállamok által a nyilvántartásba vett új autókra és ezek jellemzőire – beleértve a fajlagos szén-dioxid-kibocsátást – vonatkozóan a Bizottsághoz eljuttatott adatokon alapul.

A Bizottság által az irányelv végrehajtása céljából aláírt szerződéseknek rendelkezniük kell a Bizottság (vagy egy általa jóváhagyott képviselő) által végzett felügyeletről és pénzügyi ellenőrzésről, illetve a Számvevőszék által – szükség esetén a helyszínen – végzett ellenőrzésről.

6.2. Értékelés

6.2.1. Előzetes értékelés

Lásd az e javaslathoz bizottsági személyzeti munkadokumentum formájában mellékelt hatásvizsgálatot. Valamennyi javasolt intézkedést értékelték gazdasági, társadalmi, egészségügyi és környezeti szempontból.

6.2.2. Az időközi/utólagos értékelés nyomán hozott intézkedések (hasonló, korábbi tapasztalatok tanulsága)

6.2.3. A jövőbeni értékelések feltételei és gyakorisága

Az intézkedés a 10. cikkel összhangban felülvizsgálatra kerül.

7. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

A belső ellenőrzésre vonatkozó 14., 15., 16., 18., 19., 20., és 21. kötelező rendelkezés és az Európai Közösségek általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendeletről szóló 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendeletben meghatározott elvek teljes körű alkalmazása.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy az e javaslat keretében finanszírozott intézkedések végrehajtása során a Közösség pénzügyi érdekeit a 2988/95/EK, Euratom és a 2185/96/EK, Euratom tanácsi rendelettel, valamint az 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban a csalás, korrupció és bármilyen egyéb illegális tevékenység elleni megelőző intézkedések alkalmazásával, hatékony ellenőrzésekkel, a jogosulatlanul kifizetett összegek behajtásával, szabálytalanságok észlelésekor pedig hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal védjék.

A 7. cikk alkalmazása során felmerülő csalások megakadályozása érdekében a 6. cikk és a II. melléklet egy megbízható nyomon követési és bejelentési rendszerről rendelkezik. Továbbá a

6. cikk (8) bekezdése arról rendelkezik, hogy a megfigyelési és jelentési rendszerrel kapcsolatban a Bizottság iránymutatást fogadhat el, amelyet a tagállamok kötelesek betartani.

8. A FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1. A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei

Kötelezettségvállalási előirányzatok millió euróban (három tizedesjegyig)

(Fel kell tüntetni a célkitűzésekre, fellépésekre és a teljesítésekre vonatkozó fejezeteket)	Teljesítések típusa	Átlagos költség	2010. év		2011. év		2012. év		2013. év		2014. év		2015. év és később		ÖSSZESEN	
			Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség
1. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS – a nyomon követési és bejelentési rendszer végrehajtása																
1. fellépés – Az adatok összegyűjtése és elemzése																
Az új személygépkocsik tömegének változására vonatkozó felülvizsgálat	Tanulmányok	0,20	1	0,200											1	0,20
A beérkezett adatok összegyűjtése és elemzése – az adatok központi nyilvántartása	Szolgáltatások és IT rendszerek	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
ÖSSZES KÖLTSÉG				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Igazgatási kiadások

8.2.1. A személyi állomány létszáma és típusa

Foglalkoztatás jellege		A fellépés kezelésére a meglévő és/vagy pótlólagos állományból kirendelendő létszám (álláshelyek száma/teljes munkaidős egyenérték)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tisztviselők vagy ideiglenes alkalmazottak ²⁷ (XX 01 01.)	A*/adminisztrátor	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/asszisztens	1	1	1	1	1	1
A(z) XX 01 02. jogcímsoporból finanszírozott állomány ²⁸							
A(z) XX 01 04/05. jogcímsoporból finanszírozott egyéb állomány ²⁹							
ÖSSZESEN		3	3	3	5	5	5

8.2.2. A fellépés keretében felmerülő feladatok leírása

Az első években (2010–2012) a fellépésből származó főbb feladatok a nyomon követési rendszer megszilárdításához kapcsolódnak a tagállamoknak történő iránymutatás által, illetve az 1753/2000/EK határozatban előírt korábbi, a tagállamok által végrehajtandó ellenőrzési tevékenységekre támaszkodva. A nyomon követési iránymutatáson túl a Bizottságnak a hozzá eljuttatott adatokról központi nyilvántartást kell vezetnie, tájékoztatnia kell a gyártókat a velük kapcsolatban a tagállamok által eljuttatott adatokról, az adatokat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tennie és 2011-től kezdődően azokat éves ellenőrzési jelentés formájában közzé kell tennie. Ezen kívül 2013-tól kezdődően gondoskodni kell a célértékek be nem tartása esetén fizetendő többletkibocsátási díj beszedéséről.

8.2.3. A – jogszabályban meghatározott – állomány eredete

- ☐ A cserére vagy meghosszabbításra kerülő program irányításához jelenleg hozzárendelt álláshelyek

²⁷ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

²⁸ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

²⁹ Amelynek költségét tartalmazza a referenciaösszeg.

- ☐ Az n. évi politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet keretében már hozzárendelt álláshelyek
- ☐ A következő éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet eljárásának keretében igénylendő álláshelyek
- ☒ Az érintett szolgálaton belül meglévő állomány felhasználásával átcsoportosítandó álláshelyek (belső áthelyezés)
- ☐ Az n. évben szükséges, de az éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben az adott évre nem előirányozott álláshelyek

8.2.4. *A referenciaösszegbe beletartozó egyéb igazgatási kiadások (XX 01 04/05 – Igazgatási kiadások)*

millió EUR (három tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	2010. év	2011. év	2012. év	2013. év	2014. év	2015. év és később	ÖSSZES EN
1. Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyi költségeket)							
Végrehajtó hivatalok ³⁰							
Egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtás							
- belső							
- külső							
Teljes technikai és igazgatási segítségnyújtás	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Az emberi erőforrások és kapcsolódó költségek pénzügyi költségei, amelyek nem szerepelnek a referenciaösszegben*

millió EUR (három tizedesjegyig)

A személyi állomány fajtája	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és később
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (XX 01 01.)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány (kisegítő alkalmazottak, kihelyezett tagállami szakértők, szerződéses alkalmazottak stb.) (adja meg a költségvetési tételt)						

³⁰

Hivatkozni kell az érintett végrehajtó hivatal(ok)ra vonatkozó pénzügyi kimutatásra.

Személyi és kapcsolódó – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – költségek összesen	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Számítás – Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak

Adott esetben a 8.2.1. pontra kell hivatkozni.

A 8.2.1. pont szerinti 1 tisztviselő vagy ideiglenes alkalmazott alapbére 0,117 millió EUR.

Számítás – A(z) XX 01 02 jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány

Adott esetben a 8.2.1. pontra kell hivatkozni.

8.2.6. A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások

millió EUR (három tizedesjegyig)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és később	2010 - 2015
XX 01 02 11 01. – Kiküldetések	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02. – Ülések és konferenciák	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Bizottságok ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04. – Tanulmányok és konzultációk							
XX 01 02 11 05. – Információs rendszerek							
2. Egyéb irányítási kiadások összesen (XX 01 02 11.)							
3. Egyéb igazgatási jellegű kiadások (a költségvetési tétel megadása mellett)							
A személyi és kapcsolódó költségeken kívüli – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – igazgatási kiadások	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Adja meg a bizottság típusát, valamint azt a csoportot, amelyhez tartozik.

összesen							
----------	--	--	--	--	--	--	--

Számítás - *A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások*

2010-től 2012-ig évente 5 kiküldetés, egyenként 1000 EUR költséggel. 2013-tól kezdődően évente 8 kiküldetés.

Az első két évben a rendelet alapján létrehozott szabályozási bizottság a tervek szerint kétszer, a következő években pedig egyszer ülésezik (ülésként 30 000 EUR egységköltséggel).

A rendelet végrehajtásával kapcsolatos témákban 2010-ben két, a következő években pedig évente egy szakértői találkozóra kerül sor (ülésként 30 000 EUR egységköltséggel).

A humán és igazgatási erőforrásra irányuló igényt az a keretösszeg fedezi, mely az éves elosztási eljárás keretén belül a költségvetési korlátok figyelembevételével az irányító főigazgatóságnak odaítélhető.