



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 19.12.2007
KOM(2007) 856 wersja ostateczna

2007/0297 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach
zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂
pochodzących z samochodów dostawczych**

(przedstawiony przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- Podstawa i cele wniosku

Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału.

Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE z dnia 15 grudnia 1993 r. dotyczącą zawarcia Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu¹, zobowiązuje wszystkie strony do opracowania i wdrożenia krajowych oraz – w stosownych przypadkach – regionalnych programów obejmujących działania mające na celu złagodzenie zmian klimatu. W związku z tym, w styczniu 2007 Komisja zaproponowała, aby UE w ramach międzynarodowych negocjacji dążyła do wyznaczenia celu trzydziestoprocentowej redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) w krajach rozwiniętych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.), oraz stwierdziła, że UE powinna już teraz podjąć indywidualne zobowiązanie do osiągnięcia co najmniej dwudziestoprocentowej redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.² Cel ten został poparty przez Radę i Parlament Europejski.

Ze zobowiązań tych wynika, że wszystkie państwa członkowskie powinny znacząco zmniejszyć poziom emisji pochodzących z samochodów osobowych. Samochody są istotnym elementem życia codziennego dla znacznej liczby Europejczyków, a przemysł motoryzacyjny stanowi ważne źródło zatrudnienia i rozwoju wielu regionów Unii Europejskiej. Używanie samochodów ma również istotny wpływ na zmianę klimatu. Korzystanie z samochodów osobowych odpowiada w UE za około 12 % całkowitych emisji dwutlenku węgla (CO₂), będącego głównym gazem cieplarnianym. Postęp techniczny w dziedzinie konstrukcji silników, zwłaszcza w zakresie oszczędności paliwa, doprowadził do spadku zużycia paliwa o 12,4 % w latach 1995-2004. Efekty mniejszego zużycia paliwa zostały jednak zniesione głównie przez wzrost zapotrzebowania na transport i zwiększenie się rozmiarów samochodów. Całkowity poziom emisji gazów cieplarnianych (GHG) zmniejszył się w UE o około 5 % w latach 1990-2004 i maleje w sektorach innych niż transport, natomiast emisje CO₂ w transporcie drogowym zwiększyły się o 26 %. Pomimo postępu technicznego w dziedzinie konstrukcji silników, zwłaszcza w zakresie oszczędności paliwa, co oznacza również zmniejszenie emisji CO₂, nastąpił wzrost zapotrzebowania na transport i zwiększyły się rozmiary samochodów, a postępy okazały się zbyt powolne by umożliwić realizację celu Wspólnoty polegającego na osiągnięciu średniego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów w wysokości 120 g CO₂/km.

Celem niniejszego wniosku jest zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego samochodów osobowych poprzez ustanowienie zharmonizowanych zasad w celu ograniczenia średnich poziomów emisji CO₂ dla nowych samochodów we Wspólnocie do 130 g CO₂/km do 2012 r. Bez takiej harmonizacji istnieje duże ryzyko,

¹ Dz.U. L 33 z 7.2.1994, str. 11.

² COM(2007) 2.

że rynek wewnętrzny będzie osłabiony, gdyż państwa członkowskie będą podejmowały jednostronne działania mające na celu obniżenie zużycia paliwa w samochodach osobowych i zmniejszenie emisji CO₂. Wniosek jest częścią zintegrowanego podejścia i będzie uzupełniony przez inne środki mające na celu dodatkowe ograniczenie poziomu emisji o 10 g CO₂/km, aby zrealizować cel Wspólnoty wynoszący 120 g CO₂/km, określony w komunikacie COM(2007)19.

Przyjęcie wspólnotowych docelowych poziomów emisji dla nowych samochodów osobowych jest konieczne, aby zapobiec rozdrobnieniu rynku wewnętrznego w następstwie przyjmowania różnych środków na poziomie państw członkowskich. Ustanowienie wspólnotowych poziomów docelowych daje producentom większe poczucie pewności przy planowaniu i większą elastyczność przy spełnianiu wymogów dotyczących ograniczenia emisji CO₂ niż w przypadku określenia odrębnych celów krajowych. Przy określaniu norm emisji należy uwzględnić skutki dla rynków i konkurencyjności producentów, zachęcanie do innowacji i ograniczenie zużycia energii. Przy określaniu tych norm należy zapewnić producentom samochodów ogólnoeuropejskie bezpieczeństwo planowania.

Celem niniejszego rozporządzenia jest stworzenie zachęt dla przemysłu motoryzacyjnego do inwestowania w nowe technologie. Rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i uwzględnia rozwój techniki w przyszłości. W ten sposób zwiększa się konkurencyjność przemysłu europejskiego i powstaje więcej wysokiej jakości miejsc pracy.

- Kontekst ogólny

Pierwszą wspólnotową strategią mającą na celu zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów Komisja przyjęła w roku 1995. Strategia ta oparta była na trzech filarach: dobrowolnym zobowiązaniu przemysłu motoryzacyjnego do ograniczenia emisji, lepszym informowaniu konsumentów i promowaniu oszczędnych samochodów za pomocą środków fiskalnych. W 1998 r. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów zobowiązało się do zmniejszenia średnich poziomów emisji w sprzedawanych nowych samochodach do 140 g CO₂/km do 2008 r., a w 1999 r. Japońskie i Koreańskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów zobowiązało się do zmniejszenia średnich poziomów emisji w sprzedawanych nowych samochodach do 140 g CO₂/km do 2009 r.

W dniu 7 lutego 2007 r. Komisja przyjęła dwa równoległe komunikaty: komunikat w sprawie wyników przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i pojazdów dostawczych oraz komunikat w sprawie ram prawnych dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku CARS 21 („komunikaty”). W komunikatach podkreślono, że pomimo pewnych postępów, które poczyniono, aby osiągnąć cel 140 g CO₂/km do roku 2008/9, w razie niepodjęcia dodatkowych środków nie będzie można zrealizować do 2012 r. celu Wspólnoty polegającego na osiągnięciu średniego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów w wysokości 120 g CO₂/km. W związku z tym w komunikatach zaproponowano przyjęcie zintegrowanego podejścia na rzecz realizacji wspólnotowego celu i zapowiedziano, że Komisja proponuje ramy prawne, aby osiągnąć ten cel, skupiając się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO₂ do 130 g/km dla przeciętnych nowych samochodów poprzez udoskonalenie konstrukcji silników pojazdów oraz na dalszym obniżeniu emisji CO₂ o 10 g/km lub równoważnik, jeśli

będzie to konieczne ze względów technicznych, dzięki dalszym udoskonaleniom konstrukcyjnym oraz zwiększonemu wykorzystaniu biopaliw.

W komunikatach podkreślono, że cele redukcji przewidziane w ramach prawnych wprowadzających średnią docelową wartość dla nowych samochodów powinny być neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, a także zapewniać równe traktowanie wszystkich europejskich producentów z branży motoryzacyjnej i nie powodować nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi. Ramy prawne powinny być zgodne z ogólnym dążeniem do osiągnięcia unijnych celów z Kioto.

W maju 2007 r. Rada ds. Konkurencyjności poparła „zaproponowane przez Komisję zintegrowane podejście dotyczące ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów samochodowych” i podkreśliła, „że wszystkie zainteresowane podmioty muszą wnieść swój wkład w zmniejszenie szkodliwych dla klimatu emisji” oraz „że pojawia się możliwość utworzenia ram prawnych, które są efektywne ekonomicznie, zapewniają mobilność po przystępnej cenie i przyczyniają się do podtrzymania światowej konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego”. W czerwcu 2007 r. Rada ds. Środowiska Naturalnego „wezwała Komisję Europejską do przedstawienia w możliwie najkrótszym terminie i przed końcem 2007 r. ram prawnych mających na celu zmniejszenie emisji CO₂ z samochodów (...).”

Na tych dwóch posiedzeniach Rady oraz na posiedzeniu Rady Transportu w czerwcu 2007 r. wezwano „Komisję do określenia planowanych ram dla osiągnięcia docelowej wartości średnich emisji CO₂ nowych samochodów sprzedawanych w UE, na podstawie rzetelnej oceny skutków regulacji w sposób, jaki wywierałby możliwie najmniejszy wpływ na konkurencyjność, i byłby sprawiedliwy społecznie oraz zrównoważony. Ramy te powinny być ukształtowane w sposób zapewniający wzmożenie działań wszystkich producentów w kierunku finansowo opłacalnego zmniejszania szkodliwości dla środowiska wszystkich produkowanych przez nich pojazdów”.

W rezolucji przyjętej dnia 24 października 2007 r. Parlament Europejski z zadowoleniem przyjął plan Komisji dotyczący przygotowania prawodawstwa i zaproponował, aby obowiązujące poziomy emisji zostały wprowadzone od 2011 r., aby zapewnić osiągnięcie w przeciętnym nowym samochodzie poziomu emisji wynoszącego 125 g CO₂/km w 2015 r. wyłącznie za sprawą udoskonaleń technicznych w pojazdach. Parlament zalecił, aby docelowe ograniczenia określano na podstawie powierzchni postojowej (iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi samochodu). Parlament nalegał również na podjęcie kolejnego kroku, aby osiągnąć cel długoterminowy: przeciętny nowy samochód powinien osiągnąć poziom emisji wynoszący 95 g CO₂/km do 2020 r. i w miarę możliwości 70 g CO₂/km do 2025 r., z zastrzeżeniem potwierdzenia tego celu przez Komisję lub jego zweryfikowania najpóźniej w 2016 r.

Wpływ na ogólną wielkość emisji pochodzących z samochodów osobowych mają zachowania konsumentów. Konsumenty powinni otrzymywać informacje, czy nowe samochody osobowe spełniają docelowe poziomy emisji. Komisja przyjmie wniosek w sprawie zmiany dyrektywy 1999/94/WE w celu poprawy skuteczności systemu oznakowania zużycia paliwa. Potężnym instrumentem mającym wpływ na podejmowane przez konsumentów decyzje dotyczące zakupu jest również opodatkowanie samochodów. Zróżnicowanie podatków, tak aby wspierać

wprowadzanie na rynek samochodów charakteryzujących się niskim zużyciem paliwa i niskim poziomem emisji CO₂, ułatwiłoby osiągnięcie celów Wspólnoty. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie dyrektywy Rady dotyczącej opodatkowania samochodów osobowych (COM(2005)261), która stwarza taką możliwość poprzez zróżnicowanie wysokości podatku w zależności od emisji CO₂ danego samochodu, przewidując wzrost udziału podatku związanego z emisją z dwudziestu pięciu do pięćdziesięciu procent.

W przeglądzie śródkresowym białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu (COM(2006) 314) potwierdzono cele w zakresie ochrony środowiska naturalnego i zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, wskazując emisje CO₂ jako jedno z wyzwań.

- Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Rozporządzenie Komisji 1999/125/WE w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Zalecenie Komisji 2000/303/WE w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych (KAMA) <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Zalecenie Komisji 2000/304/WE w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych (JAMA) <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.

Decyzja nr 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_en.pdf.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Wniosek jest zgodny z trzema filarami strategii lizbońskiej, gdyż bardziej surowe wymagania dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa powinny stanowić zachętę do rozwijania i stosowania nowych technologii w dziedzinie ochrony środowiska, co z kolei może wspierać eksport technologii o wysokiej wartości dodanej oraz pojazdów na rozwijające się rynki pozbawione dużych zasobów ropy naftowej, a także przyczyniać się do powstawania w Europie miejsc pracy dla wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Dzięki wspieraniu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, wniosek stanowi również wkład w realizację odnowionej strategii zrównoważonego rozwoju, przyjętej przez Radę Europejską w czerwcu 2006 r. Bardziej zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju transport ułatwi osiągnięcie innych celów zrównoważonego rozwoju. Szczególnie silny jest związek między zmianami klimatu powodowanymi przez transport, zdrowiem publicznym, ochroną zasobów naturalnych i zużyciem energii.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W następstwie wcześniejszych komunikatów Komisja przeprowadziła w latach 2005-2006 za pomocą Internetu pierwszą rundę konsultacji społecznych. Uzupełnieniem tych działań było powołanie wyspecjalizowanej grupy roboczej w ramach Europejskiego Programu Zapobiegania Zmianom Klimatycznym. Ponadto skupiająca zainteresowane strony grupa CARS 21 dokonała przeglądu roli polityki w zakresie ochrony środowiska i emisji CO₂ jako części ogólnych, zintegrowanych ram politycznych dla sektora motoryzacyjnego.

W oparciu o te prace przeprowadzono następujące konsultacje dodatkowe oraz wykonano zewnętrzne opracowanie, mające na celu zbadanie możliwych podejść regulacyjnych do ograniczenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych.

- W dniach od 5 maja do 15 lipca 2007 r. przeprowadzono internetowe konsultacje społeczne mające na celu zebranie opinii wszystkich zainteresowanych stron oraz społeczeństwa na temat wdrażania poprawionej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów;

- W uzupełnieniu wspomnianych konsultacji internetowych Komisja zorganizowała otwarte posiedzenie w dniu 11 lipca 2007 r., na którym strony bezpośrednio zainteresowane planowanymi rozwiązaniami legislacyjnymi (przemysł motoryzacyjny, dostawcy, organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska naturalnego, partnerzy społeczni, konsumenci) miały możliwość przedstawienia swoich opinii.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Informacje zebrane w drodze konsultacji z zainteresowanymi stronami zostały uwzględnione podczas projektowania proponowanego systemu. Szczegóły dotyczące sposobu ich uwzględnienia przedstawiono w dołączonym do niniejszego wniosku sprawozdaniu z oceny skutków.

W trakcie internetowych konsultacji przeprowadzonych w okresie od maja do lipca 2007 r. Komisja otrzymała 2390 odpowiedzi. Wyniki tych konsultacji są dostępne na stronie internetowej http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm i wraz z pełnym sprawozdaniem z otwartego posiedzenia zostały podsumowane w załączniku do oceny skutków dołączonej do wniosku.

• **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

(1) Wiedza fachowa przemysłu motoryzacyjnego, w tym producentów, oraz (2) wiedza specjalistyczna w zakresie modelowania dostarczona przez konsultantów zewnętrznych (szczegółowe informacje na temat dokumentów referencyjnych i dane uwzględnione przy opracowywaniu ram modelowania zamieszczono w załączniku I do oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi).

Zastosowana metodyka

Modelowanie przy wykorzystaniu formalnych modeli matematycznych i obliczenia na

podstawie danych statystycznych.

Główne organizacje/eksperti, z którymi przeprowadzono konsultacje

Władze publiczne, stowarzyszenia przemysłowe, organizacje handlowe, organizacje ochrony środowiska, organizacje konsumenckie i konsultanci zewnętrzni.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Sugestie przekazane przez konsultantów zewnętrznych zostały wykorzystane do oceny skutków różnych wariantów polityki służących do osiągnięcia celów niniejszego wniosku. Warianty te oraz ich wpływ opisane są w ocenie skutków, która towarzyszy niniejszemu wnioskowi.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Badania przeprowadzone na potrzeby oceny skutków oraz powiązane badania przeprowadzone wcześniej będą udostępnione na następujących stronach internetowych: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm oraz http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

• **Ocena skutków**

W ocenie skutków uwzględniono trzy główne warianty:

W pierwszym wariantcie zaproponowano określenie tego samego ograniczenia poziomu emisji dla każdego producenta w odniesieniu do przeciętnego nowego samochodu osobowego w 2012 r., a mianowicie średniego poziomu emisji w wysokości 130 g CO₂/km.

W drugim wariantcie zaproponowano określenie krzywej liniowej przedstawiającej graniczną wartość emisji CO₂, którą ma osiągnąć dany samochód w zależności od swojej użyteczności (masa lub powierzchnia postojowa), tak aby przeciętny nowy samochód osobowy w 2012 r. osiągnął cel wynoszący 130 g CO₂/km.

W trzecim i ostatnim wariantcie nałożono by na producentów obowiązek zapewnienia określonego odsetka redukcji odpowiadającego ograniczeniu koniecznemu do osiągnięcia celu 130 g CO₂/km w 2012 r. w porównaniu z sytuacją z 2006 r.

We wszystkich trzech wariantach uwzględniono mechanizmy zapewniające elastyczność, w tym: uśrednienie dla wszystkich samochodów, grupowanie producentów i mechanizmy handlu między nimi. Zbadano również różne mechanizmy zapewnienia zgodności z przepisami. Szczegółowo rozważono potencjalne skutki ekonomiczne, społeczne i środowiskowe.

Szczegółowa ocena wariantów przedstawiona jest w dołączonej do wniosku ocenie skutków, która będzie dostępna na następujących stronach: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm oraz http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Celem niniejszego wniosku jest zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego samochodów osobowych poprzez zagwarantowanie, aby średni indywidualny poziom emisji dla nowych samochodów we Wspólnocie nie przekraczał 130 g CO₂/km począwszy od 2012 r.

Kluczowe aspekty wniosku są następujące:

- Wniosek ma zastosowanie do pojazdów kategorii M1 (samochody osobowe).
- We wniosku określono docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych we Wspólnocie w zależności od ich masy.
- We wniosku określono obowiązkowe docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ dla samochodów osobowych począwszy od 2012 r. Docelowe poziomy mają zastosowanie do wyrażonych w g/km średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ nowych samochodów osobowych każdego producenta, które są rejestrowane w UE w każdym roku kalendarzowym. Producenci mogą utworzyć grupę, aby osiągnąć ustalone poziomy docelowe. W przypadku dwóch lub więcej producentów tworzących grupę, aby stwierdzić, czy osiągnęli oni wspomniane poziomy docelowe, grupa będzie traktowana jak jeden producent.
- Państwa członkowskie będą zobowiązane do zbierania informacji dotyczących nowych samochodów zarejestrowanych na swoim terytorium i do przekazywania tych informacji Komisji, która dokona oceny, czy wyznaczone poziomy docelowe zostały osiągnięte.
- Jeśli producent nie osiągnie ustalonego poziomu docelowego, będzie musiał uiścić opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od 2012 r. Opłata będzie obliczana poprzez pomnożenie liczby g CO₂/km, o którą producent przekroczył docelowy poziom, przez liczbę nowo zarejestrowanych samochodów oraz przez wysokość opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji dla danego roku. Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji wynosić będzie 20 EUR za emisję w 2012 r., 35 EUR za emisję w 2013 r., 60 EUR za emisję w 2014 r. i 95 EUR za emisję w roku 2015 i w latach kolejnych.
- Obowiązujące na mocy rozporządzenia docelowe poziomy określa się na podstawie najlepszej aktualnie dostępnej wiedzy, szczególnie w odniesieniu do prawdopodobnych zmian dotyczących samochodów, które mogą mieć miejsce od chwili obecnej do 2012 r. w zakresie autonomicznego wzrostu masy.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 95 Traktatu WE jest odpowiednią podstawą prawną ze względu na potrzebę zapewnienia równych warunków dla wszystkich podmiotów gospodarczych na rynku wewnętrznym przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony zdrowia i środowiska.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie ponieważ wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób zadowalający poprzez działania państw członkowskich z następujących względów:

konieczność uniknięcia powstawania barier dla jednolitego rynku, ponadgraniczny charakter zmian klimatycznych oraz istniejące istotne różnice pomiędzy średnimi krajowymi indywidualnymi poziomami emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów osobowych: monitorowanie średnich poziomów emisji CO₂ w nowych samochodach pokazuje, że krajowe poziomy emisji CO₂ w nowych samochodach są różne w poszczególnych państwach członkowskich (w 2006 r. nowy samochód sprzedawany w Portugalii emitował średnio 144 g CO₂/km, w porównaniu z 187 g CO₂/km w Szwecji), a co za tym idzie państwa członkowskie nie byłyby w stanie wdrożyć krajowych środków zapewniających osiągnięcie średnich poziomów emisji w UE w wysokości 130 g CO₂/km.

Działanie na poziomie Wspólnoty pozwoli lepiej osiągnąć cele wniosku z następujących powodów:

Zharmonizowane działanie mające na celu zmniejszenie wpływu samochodów osobowych na zmianę klimatu może zostać najlepiej zrealizowane w drodze przyjęcia aktu prawnego na poziomie Wspólnoty. Przyjęcie na szczeblu wspólnotowym docelowych poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów zapobiegnie fragmentacji rynku wewnętrznego i pozwoli producentom na większą elastyczność we wdrażaniu wymaganych ograniczeń emisji CO₂ w nowych samochodach w całej Wspólnocie, dzięki czemu nie będą potrzebne osobne strategie dotyczące poszczególnych krajowych celów w zakresie ograniczania emisji.

Wspólnota od dawna realizuje cel zmniejszenia średniego poziomu emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów na jej terytorium, a Rada i Parlament Europejski wystąpiły do Komisji o przedstawienie wniosku legislacyjnego w tej sprawie.

Zakres wniosku ogranicza się do określenia celów, w odniesieniu do osiągnięcia przez producentów średniego poziomu emisji dla nowych samochodów w wysokości 130 g CO₂/km, bez zalecania dodatkowych środków (wymagania dotyczące reklamy, zachęty podatkowe), które państwa członkowskie mogłyby podjąć i które przyczyniłyby się do osiągnięcia ogólnego celu zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów, mimo że same te środki byłyby niewystarczające do osiągnięcia celu 130 g CO₂/km.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Niniejszy wniosek nie wykracza poza środki niezbędne do zagwarantowania prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a zarazem zapewnia wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego.

Wniosek jest proporcjonalny do ogólnego celu UE związanego z realizacją celów z

Kioto oraz określa docelowe poziomy ograniczenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, zapewniają równe traktowanie wszystkich europejskich producentów samochodów i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi.

Wniosek jest oparty na istniejącym już programie monitorowania, który ustanowiono wcześniej w celu oceny realizacji strategii dotyczącej CO₂ i samochodów.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Inne środki nie byłyby odpowiednie z następujący powodów:

Rozporządzenie zostało zaproponowane ponieważ dobrowolne zobowiązania podjęte przez przemysł okazały się niewystarczające dla uzyskania dalszych postępów w ramach realizacji zmienionej strategii dotyczącej CO₂ i samochodów (ramy prawne wdrażające zintegrowane podejście).

Zastosowanie rozporządzenia uważa się za właściwe, ponieważ jest ono odpowiednim instrumentem prawnym zapewniającym wymaganą gwarancję przestrzegania przepisów, a zarazem nie nakłada obowiązku ich transpozycji do ustawodawstwa państw członkowskich. Cel wspólnotowy ma zastosowanie do całej Wspólnoty. Należy zatem zapewnić stosowanie jednolitego podejścia we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto zharmonizowane podejście jest konieczne w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji, które mogłyby mieć wpływ na rynek wewnętrzny.

4) WPLYW NA BUDŻET

Do wdrożenia wniosku po jego przyjęciu konieczne będą środki finansowe na poziomie UE, aby odpowiednio monitorować działania producentów w związku z realizacją ich celów w zakresie ograniczenia emisji CO₂ oraz, w stosownych przypadkach, nakładać przewidziane w rozporządzeniu opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, które będą przekazywane do ogólnego budżetu UE.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Uchylenie istniejącego prawodawstwa**

Przyjęcie niniejszego wniosku doprowadzi do uchylenia istniejącego prawodawstwa.

- **Klauzula przeglądu/rewizji/wygaśnięcia**

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na EOG.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji³,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu⁶,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie norm emisji dla nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie, co ma zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i stanowi część zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych.
- (2) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. Wspólnota ustanowiła dobrze funkcjonujący rynek wewnętrzny w branży motoryzacyjnej, który stworzył solidne podstawy swobodnego handlu wewnątrzspółnotowego w zakresie produktów motoryzacyjnych. Należy zharmonizować docelowe poziomy emisji CO₂, tak aby uniknąć różnic w zakresie wymogów między poszczególnymi państwami członkowskimi, zachować osiągnięcia rynku wewnętrznego i zapewnić swobodny przepływ samochodów osobowych wewnątrz Wspólnoty oraz wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego.
- (3) Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE z dnia 15

³ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁴ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁵ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

grudnia 1993 r. dotyczącą zawarcia Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu⁷, zobowiązuje wszystkie strony do opracowania i wdrożenia krajowych oraz – w stosownych przypadkach – regionalnych programów obejmujących działania mające na celu złagodzenie zmian klimatu. W związku z tym, w styczniu 2007 r. Komisja zaproponowała, aby UE w ramach międzynarodowych negocjacji dążyła do wyznaczenia celu trzydziestoprocentowej redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) w krajach rozwiniętych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.), oraz stwierdziła, że UE powinna już teraz podjąć indywidualne zobowiązanie do osiągnięcia co najmniej dwudziestoprocentowej redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.⁸ Cel ten został poparty przez Radę i Parlament Europejski.

- (4) Ze zobowiązań tych wynika między innymi, że wszystkie państwa członkowskie powinny znacząco zmniejszyć poziomy emisji pochodzących z samochodów osobowych. W celu osiągnięcia niezbędnych, znaczących ograniczeń emisji, strategie i działania powinny być realizowane na poziomie państw członkowskich i Wspólnoty we wszystkich sektorach gospodarki Wspólnoty, a nie tylko w sektorze przemysłowym i sektorze energetyki. Sektor transportu drogowego znajduje się na drugim miejscu wśród sektorów emitujących najwięcej gazów cieplarnianych w UE, a wielkość emisji pochodzących z tego sektora wciąż rośnie. Jeżeli wpływ sektora transportu drogowego na zmianę klimatu będzie w dalszym ciągu wzrastał, to przyczyni się on do istotnego ograniczenia redukcji osiągniętej przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (5) Przyjęcie wspólnotowych docelowych poziomów emisji dla nowych samochodów osobowych jest konieczne, aby zapobiec rozdrobnieniu rynku wewnętrznego w następstwie przyjmowania różnych środków na poziomie państw członkowskich. Ustanowienie wspólnotowych poziomów docelowych daje producentom większe poczucie pewności przy planowaniu i większą elastyczność przy spełnianiu wymogów dotyczących ograniczenia emisji CO₂ niż w przypadku określenia odrębnych krajowych poziomów docelowych. Przy określaniu norm emisji należy uwzględnić skutki dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty dla branży oraz korzyści wynikające z zachęcania do innowacji i ograniczenia zużycia energii.
- (6) Niniejsze rozporządzenie opiera się na ugruntowanym procesie pomiaru i monitorowania emisji CO₂ przez pojazdy na poziomie europejskim zgodnie z decyzją 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000 r. ustanawiającą plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych⁹ i istotne jest, by ustalenie wymogów w zakresie redukcji CO₂ nadal zapewniało producentom pojazdów ogólnowspólnotową przewidywalność i pewność planowania działalności w odniesieniu do ich wszystkich nowych samochodów na terytorium Wspólnoty.
- (7) W roku 1995 Komisja przyjęła wspólnotową strategię mającą na celu zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów¹⁰. Strategia ta oparta jest na trzech filarach:

⁷ Dz.U. L 33 z 7.2.1994, str. 11.

⁸ COM(2007) 2.

⁹ Dz.U. L 202 z 10.8.2000, str. 1.

¹⁰ COM(95) 689 wersja ostateczna.

dobrowolnym zobowiązaniu przemysłu motoryzacyjnego do ograniczenia emisji, lepszym informowaniu konsumentów i promowaniu oszczędnych samochodów za pomocą środków fiskalnych.

- (8) W 1998 r. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) zobowiązało się do zmniejszenia średnich poziomów emisji w sprzedawanych nowych samochodach do 140 g CO₂/km do 2008 r., a w 1999 r. Japońskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (JAMA) i Koreańskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (KAMA) zobowiązało się do zmniejszenia średnich poziomów emisji w sprzedawanych nowych samochodach do 140 g CO₂/km do 2009 r. Zobowiązania te zostały uwzględnione w zaleceniu Komisji 1999/125/WE z dnia 5 lutego 1999 r. w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych¹¹ (ACEA), zaleceniu Komisji 2000/303/WE z dnia 13 kwietnia 2000 r. w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych (KAMA)¹² oraz zaleceniu Komisji 2000/304/WE z dnia 13 kwietnia 2000 r. w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych (JAMA)¹³.
- (9) W dniu 7 lutego 2007 r. Komisja przyjęła dwa równoległe komunikaty: komunikat w sprawie wyników przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i pojazdów dostawczych¹⁴ oraz komunikat w sprawie ram prawnych dla zwiększenia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku CARS21¹⁵. W komunikatach podkreślono, że pomimo postępu, który poczyniono, aby osiągnąć cel 140g CO₂/km do roku 2008/2009, w razie niepodjęcia dodatkowych środków nie będzie można zrealizować do 2012 r. celu Wspólnoty polegającego na osiągnięciu średniego poziomu emisji CO₂ w wysokości 120 g/km.
- (10) W komunikatach zaproponowano zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. wspólnotowego celu 120 g CO₂/km oraz zapowiedziano, że Komisja przedstawi ramy prawne pozwalające osiągnąć ten cel, skupiając się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO₂, by osiągnąć cel średnio 130 g CO₂/km w przypadku nowych pojazdów poprzez udoskonalenie konstrukcji silników. Zgodnie z podejściem dotyczącym dobrowolnych zobowiązań przyjętych przez producentów, ramy te obejmują elementy uwzględnione w pomiarach emisji CO₂ z samochodów osobowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów¹⁶. Dalsze obniżenie emisji o 10 g CO₂/km, lub równoważnik, jeśli będzie to konieczne ze względów technicznych, nastąpi dzięki dalszym udoskonaleniom konstrukcyjnym oraz zwiększonemu wykorzystaniu biopaliw. Ponadto wpływ na ogólną wielkość emisji pochodzących z samochodów osobowych mają zachowania konsumentów, a zatem konsumenci powinni

¹¹ C(1999) 107 Dz.U. 40 z 13.2.1999, str. 49.

¹² C(2000) 801 Dz.U. 100 z 20.4.2000, str. 55.

¹³ C(2000) 803 Dz.U. 100 z 20.4.2000, str. 57.

¹⁴ COM(2007) 19 wersja ostateczna.

¹⁵ COM(2007) 22 wersja ostateczna.

¹⁶ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, str. 1.

otrzymywać informacje, czy nowe samochody osobowe spełniają docelowe poziomy emisji określone niniejszym rozporządzeniem.

- (11) Ramy prawne służące osiągnięciu średniego docelowego poziomu emisji dla nowych samochodów powinny określać docelowe poziomy ograniczenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, zapewniają równe traktowanie wszystkich europejskich producentów samochodów i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi. Ramy prawne powinny być zgodne z ogólnym dążeniem do osiągnięcia unijnych celów z Kioto i powinny być uzupełnione innymi, bardziej praktycznymi instrumentami, takimi jak zróżnicowanie podatków od samochodów i energii.
- (12) W celu zachowania różnorodności rynku samochodowego i jego możliwości sprostania różnym potrzebom konsumentów, docelowe poziomy emisji CO₂ z samochodów osobowych powinny zostać określone liniowo w zależności od użyteczności samochodów. Dla opisanie tej użyteczności najwłaściwszym parametrem jest masa pojazdu, ponieważ zapewnia ona odpowiednią korelację z aktualnymi poziomami emisji, a zatem skutkuje bardziej realnymi i, z punktu widzenia konkurencyjności, bardziej neutralnymi celami, a poza tym dane dotyczące masy są łatwo dostępne. Jednak należy gromadzić także dane odnoszące się do alternatywnego parametru użyteczności, tj. powierzchni postojowej (iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi), w celu ułatwienia długoterminowej oceny podejścia opierającego się na aspekcie użyteczności. Ustanawiając cele należy wziąć pod uwagę spodziewany wzrost masy nowych samochodów do roku 2012, unikając możliwych skutków odwrotnych zachęcających producentów do zwiększania masy pojazdów tylko dla uzyskania podwyższonego celu w zakresie ograniczenia emisji CO₂. W związku z tym ewentualny, przyszły, autonomiczny wzrost masy pojazdów wytwarzanych przez producentów i sprzedawanych na rynku UE powinien być uwzględniony przy określaniu celów na 2012 r. Wreszcie zróżnicowanie celów powinno zachęcić do ograniczenia emisji we wszystkich kategoriach samochodów, chociaż należy przyjąć, że będzie ono większe w przypadku samochodów cięższych.
- (13) Celem niniejszego rozporządzenia jest stworzenie zachęt dla przemysłu motoryzacyjnego do inwestowania w nowe technologie. Rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i uwzględnia rozwój techniki w przyszłości. W ten sposób zwiększa się konkurencyjność przemysłu europejskiego i powstaje więcej wysokiej jakości miejsc pracy.
- (14) Dla zapewnienia zgodności z podejściem przyjętym w ramach strategii Komisji dotyczącej CO₂ i samochodów, w szczególności w odniesieniu do dobrowolnych zobowiązań podjętych przez stowarzyszenia producentów, cel powinien mieć zastosowanie w stosunku do nowych samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy we Wspólnocie, które uprzednio nie były zarejestrowane poza terytorium Wspólnoty (za wyjątkiem krótkiego okresu czasu, w celu uniknięcia nadużyć).
- (15) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych

pojazdów¹⁷ ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymogi techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem. Organem odpowiedzialnym za stosowanie niniejszego rozporządzenia powinien być ten sam organ, który odpowiada za wszelkie kwestie związane z procesem homologacji zgodnie z dyrektywą oraz za zapewnienie zgodności produkcji.

- (16) Pojazdy specjalne, w odniesieniu do których stosuje się szczególne wymogi w zakresie homologacji, w tym pojazdy zbudowane w szczególności w celach zarobkowych, aby umożliwić umieszczenie w pojeździe wózka inwalidzkiego zgodnie ze wspólnotową polityką pomocy osobom niepełnosprawnym, powinny zostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia.
- (17) Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia celów określonych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć możliwość obliczania średniego poziomu emisji w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów zamiast spełniać dopuszczalne poziomy emisji CO₂ dla każdej sztuki. Powinno się zatem wymagać od producentów zagwarantowania, że średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych samochodów zarejestrowanych we Wspólnocie, za które są oni odpowiedzialni, nie będą przekraczać średnich docelowych poziomów emisji dla tych samochodów.
- (18) Dla zapewnienia producentom elastyczności, dopuszcza się możliwość utworzenia przez nich grupy działającej na otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach w celu osiągnięcia wartości docelowych określonych w niniejszym wniosku. Umowa powołująca grupę nie powinna być zawarta na okres dłuższy niż pięć lat, jednak z możliwością jej przedłużenia. W przypadku utworzenia grupy, producenci powinni uznać się za spełniających cele określone niniejszym rozporządzeniem pod warunkiem, że średni poziom emisji grupy jako całości nie przekracza docelowego poziomu emisji dla grupy.
- (19) Konieczny jest rozbudowany mechanizm egzekwowania przepisów, aby zapewnić osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia.
- (20) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji dwutlenku węgla z nowych samochodów osobowych dokonuje się we Wspólnocie na podstawie ujednoczonych zasad, zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z procedur, zgodność z przepisami rozporządzenia powinna być oceniana poprzez odniesienie się do danych na temat zarejestrowanych nowych samochodów we Wspólnocie, zebranych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności, zasady gromadzenia tych danych i ich przekazywania powinny być jak najbardziej ujednoczone.
- (21) Dyrektywa 2007/46/WE stanowi, że do każdego nowego samochodu osobowego producenci wydają certyfikat zgodności, oraz że państwa członkowskie dopuszczają do użytku oraz zezwalają na rejestrację nowego samochodu osobowego tylko jeśli taki samochód posiada ważny certyfikat zgodności. Dane zebrane przez państwa

¹⁷ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, str. 1.

członkowskie powinny być spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta dla samochodu osobowego.

- (22) Zgodność producentów z celami określonymi niniejszym rozporządzeniem powinna być oceniana na poziomie Wspólnoty. Producenci, których średni indywidualny poziom emisji CO₂ przekracza dopuszczalny poziom określony niniejszym rozporządzeniem, powinni uiścić opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od 2012 r. Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji. Z czasem opłata powinna rosnać. Opłata powinna odzwierciedlać koszty technologii, aby stanowiła odpowiednią zachętę do podejmowania działań mających na celu ograniczenie indywidualnych poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu Unii Europejskiej.
- (23) Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać pełnego stosowania wspólnotowych zasad konkurencji.
- (24) Biorąc pod uwagę oczywisty priorytet, jaki ma ograniczenie emisji CO₂, wdrożenie niniejszego rozporządzenia na poziomie Wspólnoty powinno zostać wsparte istniejącym wspólnotowym instrumentem finansowym na rzecz środowiska (LIFE+), zgodnie z przepisami i warunkami odnoszącymi się do rozporządzenia (WE) nr 614/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie instrumentu finansowego na rzecz środowiska (LIFE+)¹⁸.
- (25) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹⁹.
- (26) W szczególności należy przyznać Komisji prawo zmiany wymogów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w związku z doświadczeniem w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia, prawo ustalania metod pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji i prawo przyjmowania szczegółowych przepisów mających na celu ulepszenie specjalnego odstępstwa dla niezależnych drobnych producentów. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny, a ich celem jest zmiana elementów innych niż istotne tej dyrektywy oraz jej uzupełnienie poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (27) Należy uchylić decyzję 1753/2000/WE w celu uproszczenia prawodawstwa i dla zapewnienia przejrzystości prawnej.
- (28) Ponieważ cele proponowanego działania nie mogą zostać osiągnięte przez państwa członkowskie działające indywidualnie, natomiast mogą, z uwagi na skalę i skutki proponowanego działania, być lepiej zrealizowane na poziomie Wspólnoty, może ona przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu.

¹⁸ Dz.U. L 149 z 9.6.2007, str. 1.

¹⁹ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

Zgodnie z określoną w tym artykule zasadą proporcjonalności niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i cele

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi w zakresie docelowych poziomów emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i osiągnięcia ogólnego celu UE, aby poziom emisji CO₂ dla nowego samochodu wyniósł średnio 120 g/km. Rozporządzenie ustanawia średni poziom emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na poziomie 130 g/km poprzez udoskonalenie konstrukcji silników, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i wdrażającymi je przepisami. W ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty niniejsze rozporządzenie zostanie uzupełnione dodatkowymi środkami odpowiadającymi zmniejszeniu emisji o 10 g/km.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii M₁, zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz do pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanych dalej „samochodami osobowymi”), które po raz pierwszy rejestruje się we Wspólnocie i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Wspólnoty (zwane dalej „nowymi samochodami osobowymi”).
2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie trzech miesięcy przed rejestracją we Wspólnocie.
3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów specjalnego przeznaczenia zgodnie z definicją w pkt 5 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 3

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:
 - (a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych, których jest producentem;
 - (b) „certyfikat zgodności” oznacza certyfikat, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE²⁰;

²⁰ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, str. 1.

- (c) „producent” oznacza osobę lub jednostkę, która jest odpowiedzialna wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
 - (d) „masa” oznacza masę gotowego do jazdy samochodu razem z nadwoziem, podaną w certyfikacie zgodności i zdefiniowaną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
 - (e) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z samochodu osobowego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO₂ (wartość uśredniona);
 - (f) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ dozwoloną zgodnie z załącznikiem I w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów osobowych, których jest producentem, lub, jeżeli producent otrzymał odstępstwo na mocy art. 9, indywidualne poziomy emisji CO₂ dozwolone zgodnie z tym odstępstwem.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia producentów uznaje się za powiązanych, jeżeli są oni powiązani przedsiębiorstwami. „Powiązane przedsiębiorstwa” oznaczają:
- (a) przedsiębiorstwa, w których strona umowy pomiędzy jednym lub kilkoma przedsiębiorstwami, bezpośrednio lub pośrednio:
 - (i) posiada więcej niż połowę praw głosu; lub
 - (ii) ma prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub
 - (iii) ma prawo zarządzania przedsiębiorstwem;
 - (b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w stosunku do strony takiej umowy, prawa wymienione w lit. a);
 - (c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa wymienione w lit. a);
 - (d) przedsiębiorstwa, w których strona takiej umowy wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub większa liczba z tych ostatnich przedsiębiorstw, wspólnie mają prawa wymienione w lit. a);
 - (e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie przynależą:
 - (i) stronom takiej umowy lub odpowiadającym im powiązanym przedsiębiorstwom, o których mowa w lit. a) do d); lub

- (ii) jednej lub większej liczbie stron takiej umowy lub jednemu lub większej liczbie odpowiadających im powiązanych przedsiębiorstwom, o których mowa w lit. a) do d), lub jednej lub większej liczbie osób trzecich.

Artykuł 4

Docelowe indywidualne poziomy emisji

W roku kalendarzowym rozpoczynającym się dnia 1 stycznia 2012 r. i w każdym kolejnym roku kalendarzowym, każdy producent samochodów osobowych gwarantuje, że jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekracza docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo na mocy art. 9, zgodnie z takim odstępstwem.

Artykuł 5

Grupy producentów

1. Producenci inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 9, mogą utworzyć grupę w celu spełnienia swoich zobowiązań na mocy art. 4.
2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub większej ich liczby, pod warunkiem, że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych i należy do niej przystąpić najpóźniej dnia 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, w odniesieniu do którego nastąpiłoby połączenie poziomów emisji. Producenci tworzący grupę przekazują Komisji następujące informacje:
 - (a) szczegółowo określające producentów, którzy wejdą w skład grupy;
 - (b) wyznaczające jednego z producentów jako zarządzającego grupą, który będzie pełnił funkcję punktu kontaktowego grupy i będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 7; oraz
 - (c) zawierające dowody, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać zobowiązania na mocy lit. b).
3. Jeżeli proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogów ust. 2 lit. c), Komisja powiadamia producentów.
4. Producenci wchodzący w skład grupy wspólnie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach dotyczących zarządzającego grupą lub jego sytuacji finansowej, w zakresie w jakim może to mieć wpływ na jego zdolność spełnienia wymogów ust. 2 lit. c), a także o wszelkich zmianach składu grupy lub o rozwiązaniu grupy.
5. Producenci mogą zawierać umowy powołujące grupę pod warunkiem, że umowy te są zgodne z art. 81 i 82 Traktatu, a także umożliwiają otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący udział w grupie na odpowiednich handlowo warunkach każdego producenta składającego wniosek o przyjęcie do grupy. Bez uszczerbku dla ogólnego zastosowania w odniesieniu do takich grup zasad konkurencji UE, wszyscy członkowie grupy gwarantują w szczególności, że żadne informacje nie będą

ujawniane lub wymieniane w zakresie zawartych umów powołujących grupę, za wyjątkiem następujących danych:

- (i) średni indywidualny poziom emisji CO₂;
 - (ii) docelowy poziom indywidualnych emisji CO₂;
 - (iii) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.
6. Ustępu 5 nie stosuje się w przypadku, gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią powiązane przedsiębiorstwa.
7. Za wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, na temat której Komisja przechowuje dane, do celów niniejszego rozporządzenia traktuje się jako jednego producenta.

Artykuł 6

Monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do średnich poziomów emisji

1. Dla roku rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2010 r. i dla każdego kolejnego roku każde państwo członkowskie gromadzi informacje odnoszące się do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego na jego terytorium, zgodnie z częścią A załącznika II.
2. Do dnia 28 lutego 2011 r. i każdego kolejnego roku państwo członkowskie ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.
3. Na wniosek Komisji państwa członkowskie przekazują również pełen zbiór danych zebranych na mocy ust. 1.
4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych zgłoszonych przez państwa członkowskie na mocy niniejszego artykułu i do dnia 30 czerwca 2011 r. i każdego kolejnego roku wstępnie oblicza dla każdego producenta:
 - (a) średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym we Wspólnocie;
 - (b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym; oraz
 - (c) różnicę między jego średnimi indywidualnymi poziomami emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowymi indywidualnymi poziomami emisji w tymże roku.

Komisja powiadamia każdego producenta o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane w podziale na państwa członkowskie, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych samochodów osobowych i ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Rejestr jest ogólnie dostępny.

5. W ciągu 2 miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia na mocy ust. 4 producenci powiadamiają Komisję o wszelkich błędach w danych, określając państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.

Komisja uwzględnia wszystkie powiadomienia otrzymane od producentów i do dnia 30 września potwierdza lub zmienia i potwierdza wstępne obliczenia na mocy ust. 4.

6. Jeżeli na podstawie obliczeń na mocy ust. 5 w odniesieniu do roku kalendarzowego 2010 lub 2011 Komisja uzna, że średni indywidualny poziom emisji CO₂ danego producenta w tym roku przekroczył docelowy indywidualny poziom emisji na ten rok, powiadamia o tym tego producenta.
7. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących monitorowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i informują o tym fakcie Komisję nie później niż w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
8. Komisja może przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do danych na mocy niniejszego artykułu, a także dotyczące stosowania załącznika II zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

Komisja może dokonać zmiany załącznika II w związku z doświadczeniem w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 3.

Artykuł 7

Oplata z tytułu przekroczenia poziomu emisji

1. Począwszy od 2012 r., dla każdego roku kalendarzowego, jeżeli średni indywidualny poziom emisji CO₂ danego producenta przekroczy jego docelowy indywidualny poziom emisji na dany rok, Komisja nakłada na producenta lub, w przypadku grupy producentów, na zarządzającego grupą opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji.
2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

przekroczenie poziomu emisji x liczba nowych samochodów osobowych x opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji określona w ust. 3,

gdzie:

„przekroczenie poziomu emisji” oznacza dodatnią liczbę gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji producenta przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym, zaokrągloną do trzeciego miejsca po przecinku; oraz

„liczba nowych samochodów osobowych” oznacza liczbę nowych samochodów osobowych, których jest on producentem i które zarejestrowano w tym roku.

3. Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji wynosi:
 - (a) 20 EUR w odniesieniu do przekroczonych poziomów emisji w roku kalendarzowym 2012;
 - (b) 35 EUR w odniesieniu do przekroczonych poziomów emisji w roku kalendarzowym 2013;
 - (c) 60 EUR w odniesieniu do przekroczonych poziomów emisji w roku kalendarzowym 2014; oraz
 - (d) 95 EUR w odniesieniu do przekroczonych poziomów emisji w roku kalendarzowym 2015 oraz kolejnych latach kalendarzowych.
4. Komisja ustanawia metody pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 3.
5. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu Unii Europejskiej.

Artykuł 8

Publikacja poziomów emisji w odniesieniu do poszczególnych producentów

1. Do dnia 31 października 2011 r. i każdego kolejnego roku Komisja publikuje wykaz zawierający w odniesieniu do każdego producenta:
 - (a) jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;
 - (b) jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;
 - (c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowymi indywidualnymi poziomami emisji w tymże roku; oraz
 - (d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ we wszystkich nowych samochodach osobowych w poprzednim roku kalendarzowym.
2. Od dnia 31 października 2013 r. w wykazie opublikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent przestrzega wymogów art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

Artykuł 9

Specjalne odstępstwo dla niezależnych drobnych producentów

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent, który:
 - (a) odpowiada za wyprodukowanie mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie w roku kalendarzowym; oraz
 - (b) nie jest powiązany z innym producentem.
2. Wniosek o odstępstwo złożony na mocy ust. 1 może dotyczyć maksymalnie pięciu lat kalendarzowych. Wniosek przedkłada się Komisji i zawiera on:
 - (a) nazwę producenta i dane osoby odpowiedzialnej za kontakt;
 - (b) dowody, że producent ma prawo do odstępstwa na mocy ust. 1;
 - (c) szczegółowe informacje na temat samochodów osobowych, które produkuje, w tym dotyczące masy i indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych samochodów osobowych; oraz
 - (d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami obniżenia emisji przez producenta, w tym z technologicznymi możliwościami obniżenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂.
3. Jeżeli Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa na mocy ust. 1 oraz że docelowy indywidualny poziom emisji przedstawiony przez producenta jest zgodny z jego możliwościami w zakresie obniżenia emisji, w tym z technologicznymi możliwościami obniżenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂, przyznaje producentowi odstępstwo. Odstępstwo stosuje się od dnia 1 stycznia roku następującego po złożeniu wniosku.
4. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem niezwłocznie powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na kwalifikowanie się producenta do odstępstwa.
5. Jeżeli na podstawie powiadomienia na mocy ust. 4 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent przestał się kwalifikować do odstępstwa, uchyła odstępstwo z mocą od dnia 1 stycznia kolejnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.
6. Komisja może uchylić odstępstwo, jeżeli uzna, że producent nie realizuje programu obniżenia poziomów emisji określonego we wniosku.
7. Komisja może przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące wdrożenia ust. 1 do 6, w tym interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz treści i oceny programów obniżenia indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 3.

Artykuł 10

Przegląd i sprawozdawczość

1. W 2010 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów poczynionych w zakresie wdrożenia zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych.
2. W 2010 r. Komisja oceni na podstawie danych przekazanych na mocy decyzji 1753/2000/WE, czy w okresie pomiędzy rokiem 2006 a 2009 nastąpiła zmiana masy nowych samochodów osobowych o więcej lub mniej niż 0.

Jeśli nastąpi zmiana masy nowych samochodów osobowych, cyfra określająca w załączniku I wzrost autonomicznej masy zostanie zmieniona na średnią z rocznych zmian masy w okresie pomiędzy rokiem kalendarzowym 2006 a 2009.

Zmianę tę, mającą na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 3.

3. Komisja dokonuje przeglądu postępu technicznego w celu wprowadzenia, w razie konieczności, zmian w przepisach rozporządzenia WE nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych.

Artykuł 11

Informacje dla konsumentów

Od dnia 1 stycznia 2010 r. producenci dbają o to, by etykiety, plakaty i materiały reklamowe, o których mowa w art. 3, 5 i 6 dyrektywy 1999/94/WE, zawierały informacje o stopniu, w jakim indywidualny poziom emisji CO₂ pochodzących z samochodu osobowego oferowanego do sprzedaży różni się od docelowych indywidualnych poziomów emisji dla tego samochodu osobowego na mocy załącznika I.

Artykuł 12

Komitet

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony art. 8 dyrektywy 93/389/EWG.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres czasu określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1 do 4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 13
Finansowanie wspólnotowe

Proces wdrażania niniejszego rozporządzenia na poziomie Wspólnoty wspierany jest istniejącym wspólnotowym instrumentem finansowym na rzecz środowiska (LIFE+) zgodnie z przepisami i warunkami odnoszącymi się do rozporządzenia (WE) nr 614/2007.

Artykuł 14
Uchylenie

Z dniem 1 stycznia 2010 r. uchyla się decyzję 1753/2000/WE.

Jednak art. 4, 9 i 10 decyzji 1753/2000/WE nadal obowiązują do czasu przedstawienia przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu sprawozdania dotyczącego monitorowania za rok kalendarzowy 2009.

Artykuł 15
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I
DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI CO₂

1. Dla każdego nowego samochodu osobowego dozwolony indywidualny poziom emisji CO₂, mierzony w gramach na kilogram, ustala się zgodnie z następującym wzorem:

$$\text{dozwolony indywidualny poziom emisji CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

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

Autonomiczny wzrost masy (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w danym roku kalendarzowym oblicza się jako średnią dozwolonych indywidualnych poziomów emisji każdego nowego samochodu osobowego, którego jest on producentem w tymże roku kalendarzowym.

ZAŁĄCZNIK II
MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI

CZEŚĆ A – Zbieranie danych dotyczących nowych samochodów osobowych oraz określanie informacji związanych z monitorowaniem poziomu CO₂

1. Dla roku rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2010 r. i dla każdego kolejnego roku państwa członkowskie odnotowują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego na ich terytorium:
 - (a) producent;
 - (b) typ, wariant i wersja;
 - (c) indywidualny poziom emisji CO₂ (w g/km);
 - (d) masa (w kg);
 - (e) rozstaw osi (w mm); oraz
 - (f) rozstaw kół (w mm).
2. Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą z certyfikatu zgodności odnośnego samochodu osobowego. Jeżeli w certyfikacie zgodności podano zarówno masę minimalną, jak i maksymalną samochodu osobowego, do celów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie stosują tylko wartość maksymalną.
3. Dla roku rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2010 r. i dla każdego kolejnego roku państwa członkowskie określają, zgodnie z metodami opisanymi w części B, dla poszczególnych producentów:
 - (a) całkowitą liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium;
 - (b) średni indywidualny poziom emisji CO₂, zgodnie z pkt 7 części B niniejszego załącznika;
 - (c) średnią masę, zgodnie z pkt 8 części B niniejszego załącznika;
 - (d) dla każdego wariantu każdej wersji każdego typu nowego samochodu osobowego:
 - (i) całkowitą liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium, zgodnie z pkt 7 części B niniejszego załącznika;
 - (ii) indywidualny poziom emisji CO₂;
 - (iii) masę;
 - (iv) powierzchnię postojową samochodu, zgodnie z pkt 9 części B niniejszego załącznika.

CZEŚĆ B - Metodyka określania informacji dotyczących monitoringu emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów osobowych

1. Informacje dotyczące monitoringu, które państwa członkowskie są zobowiązane ustalać zgodnie z pkt 3 części A, określa się zgodnie z metodyką przedstawioną w niniejszej części.

Liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych (*N*)

2. Państwa członkowskie określają liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium w odnośnym roku podlegającym monitorowaniu, *N*.

Średni indywidualny poziom emisji CO₂ w nowych samochodach osobowych (*S_{ave}*)

3. Średni indywidualny poziom emisji CO₂ we wszystkich nowych samochodach osobowych zarejestrowanych na terytorium danego państwa członkowskiego w roku podlegającym monitorowaniu (*S_{ave}*) oblicza się poprzez podzielenie sumy indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego samochodu osobowego, *S*, przez liczbę nowych samochodów osobowych, *N*.

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

Średnia masa nowych samochodów osobowych

Średnią masę wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na terytorium danego państwa członkowskiego w roku podlegającym monitorowaniu (*M_{ave}*) oblicza się poprzez podzielenie sumy masy każdego nowego samochodu osobowego, *M*, przez liczbę nowych samochodów osobowych, *N*.

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

Rozkład w podziale na warianty nowych samochodów osobowych

4. Dla każdego wariantu każdej wersji każdego typu nowego samochodu osobowego odnotowuje się liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych, masę pojazdów, indywidualny poziom emisji CO₂ oraz powierzchnię postojową samochodu.

Powierzchnia postojowa

Powierzchnię postojową samochodu oblicza się jako iloczyn rozstawu osi i rozstawu kół samochodu.

CZEŚĆ C - Format przekazywania danych

1. Dla każdego producenta i każdego roku państwa członkowskie przekazują dane, o których mowa w pkt 3 części A, w następującym formacie:

– dane w formie zagregowanej:

Rok:				
Producent	Łączna liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych	Średni indywidualny poziom emisji CO ₂ (w g/km)	Średnia masa (w kg)	Średnia powierzchnia postojowa (w m ²)
(Producent 1)	...	...	...	...
(Producent 2)	...	...	...	...
...
Wszyscy producenci łącznie	...	...	...	...

– Szczegółowe dane na poziomie producenta:

Rok	Producent	Typ samochodu	Wersja	Wariant	Marka	Nazwa handlowa	Łączna liczba nowych rejestracji	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (w g/km)	Masa (w kg)	Powierzchnia postojowa (w m ²)
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 1)	(Nazwa wersji 1)	(Nazwa wariantu 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 1)	(Nazwa wersji 1)	(Nazwa wariantu 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 1)	(Nazwa wersji 2)	(Nazwa wariantu 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 1)	(Nazwa wersji 2)	(Nazwa wariantu 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 2)	(Nazwa wersji 1)	(Nazwa wariantu 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 2)	(Nazwa wersji 1)	(Nazwa wariantu 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 2)	(Nazwa wersji 2)	(Nazwa wariantu 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	(Nazwa typu 2)	(Nazwa wersji 2)	(Nazwa wariantu 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Rok 1	(Nazwa producenta 1)			...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Nazwa producenta 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych

2. STRUKTURA ABM/ABB:

Dziedzina/dziedziny polityki, których dotyczy wniosek i powiązane działanie/działania:

0703 – Wdrażanie polityki ochrony środowiska

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B.A.)), wraz z treścią:

07 01 04 01: Program LIFE+ (Instrument Finansowy na rzecz Środowiska — 2007–2013)) — Wydatki na administrację i zarządzanie – Pozycja 2

07 03 07: Program LIFE+ (Instrument Finansowy na rzecz Środowiska — 2007–2013)) — Pozycja 2

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Przewiduje się, że przedmiotowe działanie (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych) wejdzie w życie w 2010 r. W latach 2010-2013 wydatki operacyjne będą pokrywane w ramach Instrumentu Finansowego LIFE+.

3.3. Informacje budżetowe:

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
07 01 04 01	Nieobowiązkowe	Nieźróznicowane ²¹	NIE	NIE	TAK	Nr 2
07 03 07	Nieobowiązkowe	Zróznicowane	NIE	NIE	TAK	Nr 2

²¹ Środki niezróznicowane zwane dalej NDA

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015 i późniejszej	Razem
-----------------	-----------	--	------	------	------	------	------	--------------------	-------

Wydatki operacyjne²²

Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Środki na płatności (PA)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej²³

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Środki na płatności		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej²⁴

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

²³ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

²⁴ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek przewiduje współfinansowanie przez państwa członkowskie lub inne organy (należy określić jakie), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później	Razem
.....	f							
OGÓŁEM CA, w tym współfinansowanie	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym do 2013 r.
- (Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej).
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego²⁵ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

Pozycja w budżecie	Dochody	Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po rozpoczęciu działania					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych							

²⁵ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

²⁶ W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

	b) Zmiana dochodów	Δ					
--	--------------------	---	--	--	--	--	--

Rozporządzenie opracowano w sposób, który zapewni jak najściślejsze przestrzeganie przepisów przez wszystkich producentów, i w związku z tym nie przewiduje się, aby dzięki opłacie z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidzianej w art. 7 powstawały dochody. Jeżeli jednak z powodu wdrożenia przepisów wspomnianego artykułu powstaną dochody, zostaną one włączone do ogólnego budżetu UE. W dołączonej do wniosku ocenie skutków przedstawiono sumę ewentualnych opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, należnych w przypadku złamania przepisów.

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy zatrudnieni na czas określony i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Zapotrzebowanie na dany rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później
Zasoby ludzkie ogółem	3	3	3	5	5	5

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Ogólnym celem niniejszego rozporządzenia jest ograniczenie średniego poziomu emisji dla nowych samochodów do 130 g CO₂/km do 2012 r. Stanowi to część zintegrowanego podejścia, które zostanie uzupełnione środkami pozwalającymi osiągnąć dodatkowe 10 g CO₂/km dla zrealizowania wspólnotowego celu wynoszącego 120 g CO₂/km, jak przewidziano w komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. dotyczącym przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (COM(2007) 19).

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Wspólnota od dawna realizuje cel zmniejszenia średniego poziomu emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów na jej terytorium, a Rada i Parlament Europejski zwróciły się do Komisji o przedstawienie wniosku legislacyjnego w tej sprawie. Państwa członkowskie nie mogą w zadowalający sposób zrealizować celów niniejszego wniosku, co wynika z faktu, że należy unikać tworzenia barier dla rynku wewnętrznego, z ponadgranicznego charakteru zmian klimatycznych oraz z istotnych różnic pomiędzy obowiązującymi krajowymi średnimi indywidualnymi poziomami emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów osobowych. Ponadto przyjęcie na szczeblu wspólnotowym docelowych poziomów emisji pochodzących z samochodów pozwoli producentom na większą elastyczność w realizowaniu

wymaganych ograniczeń emisji CO₂ w nowych samochodach w całej Wspólnocie, dzięki czemu nie będą potrzebne osobne strategie dotyczące poszczególnych krajowych celów w zakresie ograniczania emisji.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM

Niniejszy wniosek ma następujące ogólne cele polityczne:

- zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska w Unii Europejskiej i wkład w realizację unijnych celów z Kioto,
- zwiększenie bezpieczeństwa dostaw energii w UE,
- wspieranie konkurencyjności europejskiego przemysłu samochodowego i promowanie badań naukowych nad rozwiązaniami technicznymi zapewniającymi oszczędność paliwa.

Szczegółowy cel wniosku polega na ograniczeniu wpływu na zmiany klimatyczne i zmniejszeniu zużycia paliwa w samochodach osobowych poprzez osiągnięcie średniego poziomu emisji wynoszącego 130 g CO₂/km dla nowo sprzedawanych samochodów. Ten średni poziom emisji będzie wskaźnikiem, zgodnie z którym oceniać się będzie wdrażanie niniejszego wniosku.

5.4. Metoda realizacji (indykatywna)

Zarządzanie scentralizowane

bezpośrednio przez Komisję

pośrednio przez:

agencje wykonawcze

ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej

Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane

z państwami członkowskimi

z krajami trzecimi

Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)

Uwagi:

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

Wniosek będzie oparty na istniejącym już programie monitorowania, który ustanowiono wcześniej w celu oceny realizacji strategii dotyczącej CO₂ i samochodów. Opiera się on na danych przekazywanych Komisji przez państwa członkowskie i dotyczących rejestracji nowych samochodów oraz ich właściwości, w tym indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Umowy podpisane przez Komisję w celu wdrożenia rozporządzenia przewidują nadzór i kontrolę finansową sprawowaną przez Komisję (lub jej upoważnionego przedstawiciela) oraz audyty Trybunału Obrachunkowego, w razie konieczności na miejscu.

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex-ante

Ocenę wpływu załączono do niniejszego wniosku jako dokument roboczy służb Komisji. Wpływ wszystkich proponowanych środków został oceniony z ekonomicznego i społecznego punktu widzenia oraz pod kątem ochrony środowiska.

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen

Środek zostanie poddany przeglądowi zgodnie z art. 10.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Pełne stosowanie wewnętrznych norm kontroli nr 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 oraz zasad rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich.

Podczas realizacji działań finansowanych z tytułu niniejszego wniosku Komisja zapewnia ochronę interesów finansowych Wspólnoty poprzez zastosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i innym nielegalnym działaniom, poprzez skuteczne kontrole oraz odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poprzez zastosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszcających kar zgodnie z rozporządzeniami Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 i (Euratom, WE) nr 2185/96 oraz z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/1999.

Aby zapobiec nadużyciom w związku z wdrażaniem art. 7 przewidziano sprawny system monitorowania i sprawozdawczości na mocy art. 6 i związanego z nim załącznika II. Ponadto art. 6 ust. 8 przewiduje, że Komisja może przyjąć wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości, których państwa członkowskie muszą przestrzegać.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	Rok 2010		Rok 2011		Rok 2012		Rok 2013		Rok 2014		Rok 2015 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY NR 1 – wdrażanie systemu sprawozdawczości i monitorowania																
Działanie 1 – zbieranie i analiza danych																
Przegląd zmian masy nowych samochodów osobowych (art. 10)	Badanie	0,20	1	0,200											1	0,20
Zbieranie i analiza otrzymanych danych – centralny rejestr danych	Obsługa systemu IT	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
KOSZT OGÓLEM				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pelnych etatów)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Urzednicy lub pracownicy zatrudnieni na czas określony ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Pracownicy finansowani ²⁸ w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy ²⁹ finansowani w ramach art. XX 01 04/05							
RAZEM		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

W pierwszych latach (2010-2012) podstawowe zadania będą związane z konsolidacją programu monitorowania poprzez opracowanie wytycznych dla państw członkowskich i korzystanie z ich wcześniejszych działań w zakresie monitorowania, ustanowionych decyzją 1753/2000/WE (która zostanie uchylona niniejszym rozporządzeniem). Poza wytycznymi w zakresie monitorowania Komisja będzie musiała prowadzić centralny rejestr zgłoszonych danych, powiadamiać producentów samochodów o dotyczących ich danych zgłoszonych przez państwa członkowskie, udostępniać dane, a od 2011 r. publikować roczne sprawozdanie z monitorowania. Ponadto począwszy od 2013 r. należy zapewnić pobieranie opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji w przypadku nieprzestrzegania przepisów.

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n

²⁷ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

²⁸ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

²⁹ Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska, których obsadzenie będzie konieczne w roku n, nieprzewidziane w APS/PDB na dany rok

8.2.4. *Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – wydatki na administrację i zarządzanie)*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015 i późnie j	RAZEM
1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze ³⁰							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
- wewnętrzna							
- zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później
Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Pracownicy finansowani w ramach artykułu XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						

³⁰ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Kalkulacja – *urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony*

W razie potrzeby należy odnieść się do pkt 8.2.1

Standardowe wynagrodzenie dla 1 urzędnika lub pracownika zatrudnionego na czas określony zgodnie z pkt 8.2.1 wynosi 0,117 mln EUR.

Kalkulacja – *pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02*

W razie potrzeby należy odnieść się do pkt 8.2.1

8.2.6. Inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – komitety ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne							
2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)							
3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (nieuwzględnione w	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Należy określić rodzaj komitetu i grupę, do której należy.

kwocie referencyjnej)							
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--

Kalkulacja – *inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

W latach 2010-2012: 5 podróży służbowych rocznie, których koszt wynosi 1 000 EUR za podróż. Począwszy od 2013 r.: 8 podróży służbowych rocznie.

Posiedzenia Komitetu regulacyjnego powołanego na mocy niniejszego rozporządzenia (koszt jednostkowy: 30 000 EUR za posiedzenie) przewiduje się dwa razy w roku przez pierwsze dwa lata, a następnie raz w roku.

Posiedzenia ekspertów dotyczące konkretnych tematów związanych z wdrożeniem rozporządzenia (koszt jednostkowy: 30 000 EUR za posiedzenie) przewiduje się dwa razy w 2010 r., a następnie raz w roku.

Potrzeby związane z zasobami ludzkimi i administracją zostaną pokryte ze środków, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków w świetle ograniczeń budżetowych.