



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 01.02.2000
KOM(2000) 44 endelig

1998/0202 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**I henhold til artikel 251, stk. 2, litra c,
om europa-parlamentets ændringsforslag til den fælles holdning vedrørende**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING

**Om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye
personbiler**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

BEGRUNDELSE

Den 2. december 1999 vedtog Europa-Parlamentet i alt 10 ændringsforslag. Kommissionen har accepteret to af dem i deres helhed (nr. 7 og 10), et delvis (nr. 3, del 1) og tre i princippet (nr. 2, 4 og 9). De øvrige ændringsforslag er ikke accepteret.

Kommissionens holdning til Europa-Parlamentets ændringsforslag er som følger:

Ændringsforslag nr. 1 - betragtning 1

Ændringsforslaget tilsigter at tydeliggøre teksten ved at understrege, at Fællesskabets forpligtelse til at stabilisere CO₂-emissionerne kan kræve en nedsættelse af koncentrationen af drivhusgasser. Det fremgår imidlertid allerede af den oprindelige formulering, og ændringen er overflødig. Desuden stemmer ordlyden i den fælles holdning overens med artikel 2 i FN's rammekonvention om klimaændringer. Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag.

Ændringsforslag nr. 2 - ny betragtning 6a

Kommissionen er enig i, at køretøjer i klasse N₁ kan komme i betragtning som den køretøjsgruppe, der skal omfattes af den næste frivillige aftale. Kommissionen er derfor ved at tage de første skridt til at indarbejde brændstofforbrug og CO₂-målinger for lette erhvervskøretøjer (N₁-køretøjer) i typegodkendelseslovgivningen. Der er i øjeblikket ingen planer om at inddrage andre køretøjer end N₁, hovedsagelig fordi de må formodes allerede at være økonomiske (lastbiler), eller fordi deres bidrag til den samlede CO₂-emission er meget lille (tohjulede køretøjer). Retningslinje nr. 10 i den interinstitutionelle overenskomst af 22. december 1998 foreskriver, at betragtninger ikke skal benyttes til at foregribe politiske tiltag. Derfor kan ændringsforslaget ikke accepteres, som det er formuleret. Kommissionen kan altså i princippet tilslutte sig ændringsforslaget, for så vidt angår køretøjer i klasse N₁, men det må formuleres anderledes, både af hensyn til overensstemmelsen med den interinstitutionelle overenskomst og henseende til, hvor langt arbejdet med de enkelte køretøjsklasser er fremme.

Ændringsforslag nr. 3, del 1 - betragtning 8

Ændringsforslaget vedrørende betragtning nr. 8 præciserer overvågningsprocessen. Det kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 3, del 2 - betragtning 8

Ændringsforslaget tilsigter at forpligte Kommissionen til at opstille retlige rammer for de miljøaftaler, der indgås med bilfabrikantsammenslutningerne. Det bør nævnes, at der i Kommissionen arbejdes på retlige rammer for miljøaftaler generelt. Kommissionen har imidlertid ved flere lejligheder udtalt, at lovgivning om grænseværdier for CO₂-emissionen vil blive taget under overvejelse, hvis det viser sig, at bilindustrien ikke opfylder sine forpligtelser. Det vil heller ikke være hensigtsmæssigt at påbegynde arbejde på sådan lovgivning på nuværende tidspunkt som forberedelse på, at aftalerne måske ikke overholdes. Det vil sende et forkert signal til industrien. Endelig vil accept af betragtningen indskrænke Kommissionens initiativret og være i strid med retningslinje nr. 10 i den interinstitutionelle overenskomst af 22. december 1998. Af disse årsager kan Kommissionen ikke acceptere ændringsforslaget.

Ændringsforslag nr. 4 - ny betragtning nr. 8a

Forslaget til betragtning fremhæver anden og tredje grundpille i Fællesskabets strategi for CO₂ og biler, nemlig forbrugeroplysning og afgiftsbegunstigelser. Kommissionen giver sin principielle accept. Under alle omstændigheder har Europa-Parlamentet godkendt den fælles holdning om direktivet om forbrugeroplysning (mærkning med brændstofforbrug) ved andenbehandlingen, og det er unødvendigt at nævne det igen. Eftersom afgiftsbegunstigelser er et vigtigt led i strategien, kan det være af værdi at omtale det igen. Forslaget skal dog omformuleres, så det kommer i overensstemmelse med retningslinje nr. 10 i den interinstitutionelle overenskomst af 22. december 1998.

Ændringsforslag nr. 5 og 6 - datakvaliteten

Ændringsforslagene har til formål at styrke Kommissionen over for medlemsstaterne. Kommissionen kan imidlertid ikke acceptere ændringsforslagene. Den fælles holdning indeholder efter dens opfattelse en tilfredsstillende løsning.

Ændringsforslag nr. 7 - rapporteringsdato

Ændringsforslaget fremskynder datoen for, hvornår Kommissionen skal aflægge rapport om, hvordan overvågningsmekanisme fungerer, fra 31. december 2003 til 31. december 2002. Kommissionen kan acceptere ændringsforslaget. Det bør dog nævnes, at alle datoerne i beslutningen muligvis skal laves om, afhængigt af, hvornår beslutningen vedtages.

Ændringsforslag nr. 8 - referenceårstal for overvågning af den frivillige forpligtelse

Ændringsforslaget vedrører delmålene i aftalerne. Årstallet for delmålet er forkert angivet (2002 i stedet for 2003, og desuden er der et andet årstal (2004) for delmålet i KAMA-aftalen). Ydermere anses ændringsforslagets indhold at være overflødig i denne beslutning, omend det er i overensstemmelse med aftalen. Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag.

Ændringsforslag nr. 9 - indholdet i de årlige rapporter

Ændringsforslaget indsætter en ny artikel med nærmere angivelse af, hvad rapporten skal indeholde, idet den tillige skal omfatte en analyse af, om ændringer i CO₂-emissionen skyldes fabrikanternes indsats eller andre elementer i strategien for CO₂ og biler. En sådan analyse vil være afgørende for vurderingen af, om fabrikanterne har opfyldt deres forpligtelser i henhold til miljøaftalen, især i forhold til delmålene for 2003/2004 og naturligvis det endelige mål for 2008/2009. Det vil imidlertid kræve en betydelig arbejdsindsats at udvikle en metodologi og foretage tekniske undersøgelser, og indgående drøftelser med fabrikanterne vil være nødvendige. Desuden vil relevante udviklingstendenser først blive synlige efter nogle år. Derfor agter Kommissionen kun at foretage sådanne vurderinger i de år, hvor der gælder delmål og endelige mål. Kommissionen må således afvise ændringsforslaget med dets nuværende formulering, men kan acceptere dets princip.

Ændringsforslag nr. 10 - hvilke data, der skal indsamles

Med dette ændringsforslag tilføjes køretøjernes længde og bredde til listen over de tekniske data, der skal overvåges. Selv om det i dag ikke er indlysende, om karrosseriets størrelse har betydning, kan der blive behov for sådanne data i fremtiden, f.eks. ved vurdering af tekniske og ikke-tekniske foranstaltninger. Kommissionen accepterer dette forslag.

På grundlag af denne evaluering fremlægger Kommissionen følgende ændrede forslag:

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING

om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til Rådets fælles holdning³,

under henvisning til Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning⁴

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Endemålet med FN's rammekonvention om klimaændringer er at opnå en stabilisering af atmosfærens koncentrationer af drivhusgasser på et niveau, som kan forhindre farlige antropogene forstyrrelser af klimasystemet;
- (2) Fællesskabet har i henhold til Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev vedtaget på Kyoto-konferencen i december 1997, accepteret at tilstræbe i perioden 2008 til 2012 at nedbringe sine emissioner af en kurv af drivhusgasser med 8% i forhold til 1990-niveauet;
- (3) i henhold til Kyoto-protokollen skal de parter, der er opført i bilag I til protokollen, have gjort påviselige fremskridt med opfyldelsen af deres forpligtelser inden 2005;
- (4) der er ved beslutning 93/389/EØF⁵ indført en overvågningsmekanisme for emissionen af CO₂ og andre drivhusgasser i Fællesskabet;

¹ EFT C 231 af 23.7.1998, s. 6

² EFT C 40 af 15.2.1999, s. 8

³ EFT C 123 af 4.5.1999, s. 13

⁴ Europa-Parlamentets beslutning af ... (endnu ikke offentliggjort i EF-Tidende).

- (5) Kommissionen har i erkendelse af personbilers betydning som kilde til CO₂-emissioner foreslået en fællesskabsstrategi med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedre brændstoføkonomien; i sine konklusioner af 25. juni 1996 hilste Rådet Kommissionens strategi velkommen;
- (6) Europa-Parlamentet og Rådet har opstillet et mål på 120 g/km (5 liter/100 km for benzinmotorer og 4,5 liter/100 km for dieselmotorer) som en gennemsnitsværdi for CO₂-emissioner i 2005 (senest i 2010);
- (7) **der er fællesskabsgrundlag for, at kun de specifikke CO₂-emissioner fra køretøjer i klasse M₁, jf. bilag II til direktiv 70/156/EØF, måles; Kommissionen er ved at undersøge mulighederne for hensigtsmæssige forslag om harmoniserede procedurer for måling af de specifikke CO₂-emissioner fra køretøjer i klasse N₁, jf. bilag II til direktiv 70/156/EØF ;**
- (7 ~~8~~) de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler måles på et harmoniseret grundlag i Fællesskabet efter den metode, der er fastsat i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om motorkøretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug ⁶;
- (8 ~~9~~) for at kontrollere effektiviteten af Fællesskabets strategi som fastlagt i Kommissionens meddelelse af 20. december 1995 og gennemførelsen af de forpligtelser, bilfabrikantsammenslutningerne formelt har indgået, bør der fastsættes procedurer for **at overvåge** de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler, der sælges i Fællesskabet, **på et objektivt grundlag; en sådan mekanisme etableres med nærværende beslutning;**
- (10) Kommissionen er ved at undersøge mulighederne for et referencesystem for afgiftsbegunstigelser, der skal tilskynde til brug af mere brændstoføkonomiske personbiler;**
- (9 ~~11~~) medlemsstaterne bør med henblik på denne beslutning kun indsamle officielle data, der er i overensstemmelse med Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om typegodkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil;
- (10 ~~12~~) ved direktiv 70/156/EØF er det fastsat, at fabrikanterne skal udstede en overensstemmelsesattest, som skal ledsage hver ny personbil, og at medlemsstaterne kun må tillade registrering og ibrugtagning af en ny personbil, hvis den er ledsaget af en gyldig overensstemmelsesattest;
- (11 ~~13~~) sigtet med denne beslutning er ikke at harmonisere medlemsstaternes bilregistreringsordninger, men at bygge på disse ordninger for at sikre indsamling af det minimum af oplysninger, der er påkrævet, for at en fællesskabsmekanisme for overvågning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler kan fungere tilfredsstillende;

⁵ Rådets beslutning 93/389/EØF af 24. juni 1993 om en overvågningsmekanisme for emissionen af CO₂ og andre drivhusgasser i Fællesskabet (EFT L 167 af 9.7.1993, s. 31).

⁶ EFT L 375 af 31.12.1980, p. 36. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 93/116/EF (EFT L 329 af 30.12.1993, s. 39).

⁷ EFT L 42 af 23.2.1970, p. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF (EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25).

- (~~12~~ **14**) alle nye personbiler, der falder ind under direktiv 70/156/EØF, og som anvender alternativ drivkraft, bør være omfattet af beslutningen;
- (~~13~~ **15**) overvågningsmekanismen bør kun gælde nye personbiler, der skal registreres for første gang i Fællesskabet, og som ikke tidligere er registreret andetsteds;
- (~~14~~ **16**) der skal løbende være kontakt mellem Kommissionen og medlemsstaterne med hensyn til kontrol af oplysningernes kvalitet for at sikre, at denne beslutning iværksættes på passende vis -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Ved denne beslutning indføres en mekanisme til overvågning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet. Den gælder kun for personbiler, som registreres i Fællesskabet for første gang, og som ikke tidligere er registreret andetsteds.

Artikel 2

I denne beslutning forstås ved:

1. "Personbil": et motordrevet køretøj af klasse M₁ som defineret i bilag II til direktiv 70/156/EØF, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 80/1268/EØF. Definitionen omfatter ikke motorkøretøjer, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 92/61/EØF⁸, og køretøjer til særlig anvendelse som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a), andet led, i direktiv 70/156/EØF.
2. "Førstegangsregistreret bil": en personbil, der er registreret for første gang i Fællesskabet. Køretøjer, som genregistreres i en anden medlemsstat, eller som tidligere er registreret uden for Fællesskabet, er udtrykkelig undtaget fra denne definition.
3. "Overensstemmelsesattest": den attest, der er omhandlet i artikel 6 i direktiv 70/156/EØF.
4. "Specifik CO₂-emission for en given personbil": den emission, som måles i overensstemmelse med direktiv 80/1268/EØF, og som er fastlagt i bilag VIII til direktiv 70/156/EØF og knyttet til typegodkendelsesdokumentationen.
5. "Fabrikant": den person eller det organ, der over for godkendelsesmyndigheden er ansvarlig(t) for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen og for sikring af produktionens overensstemmelse. Det er underordnet, om denne person eller dette organ er direkte involveret i alle faser af konstruktionen af det køretøj, det system,

⁸ Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer (EFT L 225 af 10.8.1992, s. 72). Direktivet er ændret ved tiltrædelses-akten af 1994.

den komponent eller den separate tekniske enhed, som godkendelsesprocessen vedrører.

6. "Fabrikat": fabrikantens firmanavn, og det er den betegnelse, der er anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen.
7. "Største nettoeffekt for nye personbiler": største motoreffekt, som anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen og målt i henhold til bestemmelserne i direktiv 80/1269/EØF⁹.
8. "Vægt": vægt af køretøj med karrosseri i køreklar stand som anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF.
9. "Slagvolumen": slagvolumen som anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen.
10. "Brændstoftype": det brændstof, hvortil bilen oprindelig er typegodkendt, og som er anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen.
11. "Registreringsfil": elektronisk fil, der indeholder oplysninger vedrørende registreringen af en given personbil.
12. "Type", "variant" og "version": de forskellige køretøjer af et givet fabrikat, der er anmeldt af fabrikanten, jf. bilag II.B til direktiv 70/156/EØF, og som kan identificeres entydigt ved alfanumeriske tegn for type, variant og version.
13. "Køretøjer med alternativ drivkraft": et motorkøretøj af klasse M₁ som defineret i bilag II.B til direktiv 70/156/EØF, der ikke falder ind under direktiv 80/1268/EØF.
14. "Typegodkendelsesdokumentation": informationspakke indeholdende informationsmappe, typegodkendelsesattest og prøvningsresultater, der rundsendes mellem de nationale typegodkendelsesmyndigheder i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5 og 6, i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 3

1. Med henblik på indførelse af den i artikel 1 omhandlede mekanisme indsamler medlemsstaterne de i bilag I beskrevne oplysninger for hver bil, der er omfattet af nævnte artikel, og som registreres på deres område.
2. Medlemsstaterne kan hente de i stk. 1 omhandlede oplysninger enten fra EF-typegodkendelsesdokumentationen eller fra overensstemmelsesattesten.
3. Medlemsstaterne er ansvarlige for validering af de data, de indsamler, og for disses kvalitet. Medlemsstaterne tager hensyn til de mulige fejlkilder, som er beskrevet i bilag II, tager skridt til at minimere disse fejl og sender en vurdering af procentdelen

⁹ Rådets direktiv 80/1269/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers motoreffekt (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 46). Direktivet er senest ændret ved direktiv 97/21/EF (EFT L 125 af 16.5.1997, s. 31).

af ukorrekte data, der er foretaget ved statistisk analyse eller på anden måde, til Kommissionen sammen med den i artikel 4, stk. 4, omhandlede rapport.

4. Medlemsstaterne tager skridt til at forbedre kvaliteten af de data, de indsamler, og underretter på Kommissionens anmodning denne derom. På grundlag af disse oplysninger kan Kommissionen med henblik på yderligere at forbedre oplysningernes kvalitet i samråd med den enkelte berørte medlemsstat foreslå disse foranstaltninger, som medlemsstaten overvejer. På dette grundlag underretter medlemsstaten Kommissionen om de yderligere skridt, den, hvis det er relevant, vil tage med henblik på at forbedre oplysningernes kvalitet.

Artikel 4

1. Hvert kalenderår fastlægger medlemsstaterne følgende efter de i bilag III beskrevne metoder såvel for den enkelte fabrikant som for alle fabrikanter under et:
 - (a) for hver enkelt brændstoftype:
 - (i) det samlede antal førstegangsregistrerede personbiler som anført i bilag III, punkt 1
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for førstegangsregistrerede personbiler som anført i bilag III, punkt 2
 - (b) for hver brændstoftype og hver CO₂-emissionskategori som anført i bilag III, punkt 3:
 - (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som anført i bilag III, punkt 3, andet afsnit
 - (c) for hver brændstoftype og hver vægtklasse som anført i bilag III, punkt 4:
 - (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som anført i bilag III, punkt 4, tredje afsnit
 - (iii) den gennemsnitlige vægt som anført i bilag III, punkt 4, andet afsnit¹⁰
 - (d) for hver brændstoftype og hver kategori af største nettoeffekt som anført i bilag III, punkt 5:
 - (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler

¹⁰ Hvis personbilens vægt opgives som både en minimums- og en maksimumsvægt på typegodkendelsesattesten eller overensstemmelsesattesten, fremsender medlemsstaterne kun tallet vedrørende maksimumsvægten for den pågældende bil.

- (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som anført i bilag III, punkt 5, tredje afsnit
 - (iii) den gennemsnitlige største nettoeffekt som anført i bilag III, punkt 5, andet afsnit
- (e) for hver brændstoftype og hver slagvolumen-kategori som anført i bilag III, punkt 6:
- (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som anført i bilag III, punkt 6, tredje afsnit
 - (iii) det gennemsnitlige slagvolumen som anført i bilag III, punkt 6, andet afsnit.
2. Desuden skal medlemsstaterne, for så vidt angår køretøjer med alternativ drivkraft, fastslå antallet af sådanne køretøjer, der registreres på deres område.
 3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, såfremt der sker ændring i den måde, hvorpå vægten måles for de køretøjer, der registreres på deres område.
 4. Medlemsstaterne sender årligt Kommissionen de i stk. 1 og 2 omhandlede oplysninger. Disse oplysninger fremsendes første gang senest den 1. juli 2001. Herefter fremsendes overvågningsdataene for et kalenderår senest den 1. april året efter. Dataene fremsendes efter skemaet i bilag IV.
 5. Efter anmodning fra Kommissionen fremsender medlemsstaterne også det komplette datasæt, der er indsamlet i henhold til artikel 3.

Artikel 5

Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed, der skal være ansvarlig for indsamling og fremsendelse af overvågningsdataene, og underretter Kommissionen herom senest seks måneder efter denne beslutnings ikrafttræden.

Artikel 6

Medlemsstaterne meddeler senest seks måneder efter denne beslutnings ikrafttræden Kommissionen, hvorledes de agter at gennemføre dens bestemmelser.

Artikel 7

Kommissionen meddeler senest den 31. december ~~2003~~ 2002 Rådet, hvorledes den ved denne beslutning indførte overvågningsmekanisme fungerer.

Artikel 8

1. For hvert kalenderår forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport udarbejdet på grundlag af de overvågningsdata, den modtager fra medlemsstaterne.
- 2. For årene for delmålene og for de endelige mål som angivet i Kommissionens Anbefaling 1999/125/EF af 5. Februar 1999 (.....) vil rapporterne angive om reduktionerne skyldes tekniske foranstaltninger truffet af producenterne eller andre årsager så som forandringer i forbrugernes holdning.**

Artikel 9

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG I

Data, som medlemsstaterne skal indsamle og fremsendetil brug for en CO₂- overvågningsmekanisme for nye personbiler

Til brug for en fællesskabsmekanisme for overvågning af de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler skal medlemsstaterne indsamle visse oplysninger for hver ny personbil, der registreres i Fællesskabet for første gang. Kun brændstoffer og fremdriftssystemer, der er omfattet af Fællesskabets lovgivning om typegodkendelse, skal tages i betragtning.

Medlemsstaterne skal indsamle og registrere følgende data, når en ny personbil registreres for første gang i Fællesskabet:

- specifikke CO₂-emissioner (g/km)
- brændstoftype (f.eks. benzin, diesel)
- fabrikant
- vægt (kg)
- største nettoeffekt (kW)
- slagvolumen (cm³).
- **længde gange bredde (dus køretøjets dimensioner)**

BILAG II

Dataenes kvalitet og nøjagtighed

1. Indledning

Fabrikanterne kan differentiere deres personbiltyper i varianter, som igen kan inddeles i versioner. For en given bil er de nøjagtigste data for CO₂-emissionen de tal, der anføres for den version, bilen tilhører. Til brug for overvågningsmekanismen bør medlemsstaterne derfor kun indsamle "versionsspecifikke" data.

2. Anvendelse af typegodkendelsesdokumentation som kilde til overvågningsdata

- a) De oplysninger, der skal anvendes til CO₂/bilovervågning (eller som skal indlæses i elektroniske databaser til senere brug for denne overvågningsmekanisme), skal hentes fra den officielle "informationspakke", som ledsager meddelelsen om typegodkendelse, der rundsendes af de nationale typegodkendelsesmyndigheder som fastsat i direktiv 70/156/EØF.
- b) Den af de nationale typegodkendelsesmyndigheder rundsendte informationspakke kan indeholde data vedrørende flere forskellige versioner. Det er derfor vigtigt, at de data vedrørende en ny personbil, der er omfattet af bestemmelserne i denne beslutning, identificeres korrekt i informationspakken. Dataene vedrørende en bestemt version skal derfor udvælges på grundlag af køretøjets type-, variant- og versionsnumre som anført i overensstemmelsesattesten. Overensstemmelsesattesten indeholder altid data vedrørende en bestemt version af en given biltype.

3. Mulige fejlkilder

- a) Uddragning af versionsspecifikke data fra typegodkendelsesdokumentation

Anvendelse af typegodkendelsesdokumentationen som kilde til overvågningsdata i henhold til denne beslutning er behæftet med to vigtige potentielle fejlkilder. Den ene er overførsel af data fra informationsmappen (på papir) til elektronisk form med henblik på anvendelse i en database for typegodkendelsesdata. Her vil der sandsynligvis først og fremmest være tale om menneskelige fejl. En anden fejlkilde er uddragningen af data fra elektroniske databaser for typegodkendelsesdata, som skal være korrekt. Data vedrørende den ønskede version bør i sådanne databaser identificeres ved den unikke kombination af type-, variant- og versionsnumre, der er anført i overensstemmelsesattesten.

- b) Overførsel af data fra overensstemmelsesattest til elektronisk registreringsfil

Når data uddrages fra overensstemmelsesattesten (papir) og indlæses i en elektronisk registreringsfil i forbindelse med registrering af en ny personbil, er der fare for, at der indlæses ukorrekte data. Den mest sandsynlige fejlkilde er af menneskelig art.

c) Automatiseret overførsel af data fra fabrikanter til registreringsmyndigheder

I nogle medlemsstater anmodes fabrikanterne om at overføre dataene i overensstemmelsesattesten til registreringsmyndighederne (eller direkte til registreringsfiler) ved elektroniske midler. Herved kan der naturligvis overføres ukorrekte data, og disse systemer bør derfor valideres.

BILAG III

Metode til fastlæggelse af CO₂-overvågningsdata for nye personbiler

Dette bilag beskriver, hvilke overvågningsdata der skal meddeles Kommissionen. Overvågningsdataene skal frembringes ud fra de rådata, der indsamles i forbindelse med førstegangsregistrering af nye personbiler (beskrevet i bilag I) efter de nedenfor beskrevne metoder. Bilag IV angiver, i hvilken form disse data skal meddeles Kommissionen.

Der tages på nuværende tidspunkt kun hensyn til brændstoffer og fremdriftssystemer, der er omfattet af Fællesskabets lovgivning om typegodkendelse. Overvågningsmekanismen skal kun omfatte oplysninger om nye personbiler, som ikke tidligere er registreret i Fællesskabet. Personbiler, som tidligere er registreret i Fællesskabet eller andetsteds, er udtrykkelig udelukket fra denne beslutning.

1. Antal førstegangsregistrerede personbiler fordelt efter brændstoftype (N_f)

For hver brændstoftype (f.eks. benzin og diesel) skal medlemsstaterne fastlægge antallet af nye personbiler, som er førstegangsregistreret på deres territorium. For hver brændstoftype, f , anføres antallet af førstegangsregistrerede nye personbiler som N_f .

2. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra førstegangsregistrerede biler af en given brændstoftype ($S_{f,ave}$)

Den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for alle førstegangsregistrerede biler af en given brændstoftype (betegnet $S_{f,ave}$) beregnes ud fra summen af de specifikke CO₂-emissioner fra hver enkelt førstegangsregistreret bil af en given brændstoftype, S_f , divideret med antallet af førstegangsregistrerede biler af samme brændstoftype, N_f :

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \cdot \sum S_f$$

3. Fordelingen af nye personbiler efter CO₂-emission

Antallet af førstegangsregistrerede personbiler af hver brændstoftype, som hører til hver af følgende CO₂-emissionskategorier, skal registreres. CO₂-emissionskategorierne er: <60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450 og >450 g/km.

Hvis antallet af nye biler i en given CO₂-emissionskategori, c , og brændstoftype, f , betegnes $N_{f,c}$, beregnes den gennemsnitlige CO₂-emission fra disse køretøjer, $C_{f,c,ave}$, ud fra summen af de individuelle CO₂-emissioner, $C_{f,c}$, fra hver ny bil divideret med $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

4. Fordelingen af nye personbiler efter vægt

For hver af følgende vægtklasser: <650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1050, 1051-1150, 1151-1250, 1251-1350, 1351-1550, 1551-1750, 1751-2000, 2001-2250, 2251-2500, 2501-2800 og >2800 kg skal antallet af førstegangsregistrerede biler af en given

brændstoftype, gennemsnitsvægten af disse biler og også deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emission registreres.

Hvis antallet af nye biler i en given vægtklasse, m , og brændstoftype, f , betegnes $N_{f,m}$, beregnes gennemsnitsvægten af disse køretøjer, $M_{f,m,ave}$, ud fra summen af den individuelle vægt, $M_{f,m}$, af hver ny bil divideret med $N_{f,m}$:

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \Sigma M_{f,m}$$

Hvis $S_{f,m}$ er den specifikke CO₂-emission fra individuelle biler af en given vægtklasse og brændstoftype, beregnes den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission af disse køretøjer i analogi hermed ved:

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \Sigma S_{f,m}$$

5. Fordeling af førstegangsregistrerede personbiler efter største nettoeffekt

For hver af følgende kategorier af største nettoeffekt: <30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, 171-180, 181-200, 201-250, 251-300 og >300 kW skal antallet af førstegangsregistrerede personbiler af en given brændstoftype, disse køretøjers gennemsnitlige største nettoeffekt og også deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner registreres.

Hvis antallet af nye biler i et givet effektinterval, p , og brændstoftype, f , betegnes $N_{f,p}$, beregnes den gennemsnitlige største nettoeffekt af disse køretøjer, $P_{f,p,ave}$, ud fra summen af de individuelle værdier for største nettoeffekt, $P_{f,p}$, for hver ny bil, divideret med $N_{f,p}$:

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma P_{f,p}$$

Hvis $S_{f,p}$ er den specifikke CO₂-emission fra individuelle biler af en given kategori af største nettoeffekt og brændstoftype beregnes den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for disse køretøjer i analogi hermed som:

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma S_{f,p}$$

6. Fordeling af førstegangsregistrerede personbiler efter slagvolumen

For hver af følgende slagvolumenkategorier: <700, 700-800, 801-900, 901-1000, 1001-1100, 1101-1200, 1201-1300, 1301-1400, 1401-1500, 1501-1600, 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900, 1901-2000, 2001-2100, 2101-2200, 2201-2400, 2401-2600, 2601-2800, 2801-3000, 3001-3500, 3501-4500 og >4500 cm³ skal antallet af førstegangsregistrerede personbiler af en given brændstoftype, den gennemsnitlige slagvolumen for disse køretøjer og også deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner registreres.

Hvis antallet af nye biler i et givet slagvolumeninterval, c , og brændstoftype, f , betegnes $N_{f,c}$, beregnes den gennemsnitlige slagvolumen for disse køretøjer, $C_{f,c,ave}$, ud fra summen af hver ny bils slagvolumen, $C_{f,c}$, divideret med $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Hvis $S_{f,c}$ er den specifikke CO₂-emission fra individuelle biler af en given slagvolumenkategori og brændstoftype, beregnes den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for disse køretøjer i analogi hermed som:

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

BILAG IV

RÅDETS FORORDNING

Skema for overvågningsdata,

RÅDETS FORORDNING

der skal meddeles Kommissionen

Nedenfor vises et skema for, hvordan medlemsstaterne bør meddele Kommissionen overvågningsdataene, beregnet efter metoden i bilag III.

1. De specifikke CO₂-emissioner som gennemsnit for alle førstegangsregistrerede personbiler af en given brændstoftype

For hver brændstoftype skal medlemsstaterne angive antallet af førstegangsregistrerede personbiler og den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for disse biler. Dataene skal forelægges i tabelform som vist nedenfor, hvor CO₂-emissionsværdierne angives afrundet til nærmeste hele tal.

Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede personbiler	Gennemsnitlige specifikke CO ₂ -emissioner g/km
Benzin
Diesel
...	

2. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner pr. fabrikant og brændstoftype

Dataene vedrørende alle førstegangsregistrerede personbiler opdeles efter fabrikant og underopdeles yderligere efter brændstoftype (f.eks. benzin og diesel). For hver undergruppe skal medlemsstaterne angive de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og det antal personbiler, dette gennemsnit er beregnet ud fra. Oplysningerne forelægges i tabelform som vist nedenfor. CO₂-emissionsværdierne angives afrundet til nærmeste hele tal.

Fabrikant	Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede personbiler	Gennemsnitlige specifikke CO ₂ -emissioner g/km
.....	Benzin
.....	Diesel
.....	

3. Fordeling af nye personbiler efter CO₂-emission

For hver brændstoftype skal medlemsstaterne anføre antallet af førstegangsregistrerede personbiler i hver enkelt CO₂-emissionskategori, opgjort for hver enkelt fabrikant og for samtlige fabrikanter, efter nedenstående skemaer.

Fabrikant													
Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede personbiler pr. CO ₂ -emissionskategori (g/km)												
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Benzin													
Gennemsnitlig CO ₂ -emission													
Diesel													
Gennemsnitlig CO ₂ -emission													

I alt for samtlige fabrikanter													
Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede personbiler pr. CO ₂ -emissionskategori (g/km)												
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Benzin													
Gennemsnitlig CO ₂ -emission													
Diesel													
Gennemsnitlig CO ₂ -emission													

4. Fordeling af nye personbiler efter vægt, motoreffekt og slagvolumen

Bilernes vægt, motoreffekt og slagvolumen er blevet opdelt i klasser, og der skal forelægges samlede data for hver klasse. Dataene opgjort for hver enkelt fabrikant og for samtlige fabrikanter skal vedrøre gennemsnitlig vægt, motoreffekt og slagvolumen samt gennemsnitlig specifik CO₂-emission for personbilerne i den pågældende klasse. Værdierne for vægt, motoreffekt og slagvolumen og specifik CO₂-emission angives afrundet til nærmeste hele tal.

Fabrikant																
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter vægt i kg														
		<650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	1751-2000	2001-2250	2251-2500	2501-2800	>2800
Benzin	Antal biler															
	Gennemsnitlig vægt															
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission															
Diesel	Antal biler															
	Gennemsnitlig vægt															
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission															

		I alt for samtlige fabrikanter														
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter vægt i kg														
		<650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	1751-2000	2001-2250	2251-2500	2501-2800	>2800
Benzin	Antal biler															
	Gennemsnitlig vægt															
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission															
Diesel	Antal biler															
	Gennemsnitlig vægt															
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission															

Fabrikant																					
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter største motoreffekt (i kW)																			
		<30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-200	201-250	251-300	>300
Benzin	Antal biler																				
	Gennemsnitlig effekt																				
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																				
Diesel	Antal biler																				
	Gennemsnitlig effekt																				
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																				

		I alt for samtlige fabrikanter																			
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter største motoreffekt (i kW)																			
		<30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-200	201-250	251-300	>300
Benzin	Antal biler																				
	Gennemsnitlig effekt																				
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																				
Diesel	Antal biler																				
	Gennemsnitlig effekt																				
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																				

Fabrikant																									
Brændstoftype-/Parameter		Nye personbiler fordelt efter slagvolumen (i cm ³)																							
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	3001-3500	3501-4500	>4500	
Benzin	Antal biler																								
	Gennemsnitlig slagvolumen																								
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																								
Diesel	Antal biler																								
	Gennemsnitlig slagvolumen																								
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																								

		I alt for samtlige fabrikanter																							
Brændstoftype-/Parameter		Nye personbiler fordelt efter slagvolumen (i cm ³)																							
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	3001-3500	3501-4500	>4500	
Benzin	Antal biler																								
	Gennemsnitlig slagvolumen																								
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																								
Diesel	Antal biler																								
	Gennemsnitlig slagvolumen		I.																						
	Gennemsnitlig CO ₂ -emission																								