

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

DÉCISION N° 1753/2000/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 22 juin 2000
établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues
aux véhicules particuliers neufs

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION
 EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ⁽³⁾, au vu du projet commun approuvé le 9 mars 2000 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté. Le protocole de Kyoto à ladite convention-cadre, conclu à la conférence de Kyoto en décembre 1997, prévoit la réduction du niveau d'émissions de gaz à effet de serre.
- (2) La Communauté a, au titre du protocole de Kyoto, accepté de réduire les émissions d'un panier de gaz à effet de serre de 8 % par rapport aux niveaux de 1990 pendant la période allant de 2008 à 2012.
- (3) Le protocole de Kyoto dispose que les parties visées à son annexe I devront avoir accompli en 2005, dans l'exécution de leurs engagements, des progrès dont elles pourront apporter la preuve.

- (4) La décision 93/389/CEE ⁽⁴⁾ a créé un mécanisme de surveillance des émissions de CO₂ et des autres gaz à effet de serre dans la Communauté.

- (5) La Commission, reconnaissant que les émissions de CO₂ sont en grande partie imputables aux voitures particulières, a proposé une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant. La solution préconisée par la Commission a été favorablement accueillie par le Conseil dans ses conclusions du 25 juin 1996.

- (6) Le Parlement européen et le Conseil avaient proposé de fixer un objectif de 120 grammes par kilomètre (5 litres par 100 kilomètres pour les moteurs à essence et 4,5 litres par 100 kilomètres pour les moteurs diesel) comme valeur moyenne des émissions de CO₂ en 2005 (2010 au plus tard).

- (7) La Commission est en train de réaliser des études visant à élaborer, dans les plus brefs délais, des propositions appropriées relatives à des procédures harmonisées pour mesurer les émissions de CO₂ spécifiques dues aux véhicules de la catégorie N₁, conformément à l'annexe II de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁵⁾.

- (8) La directive 80/1268/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur ⁽⁶⁾, prévoit une méthode harmonisée de mesure des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves au sein de la Communauté.

⁽¹⁾ JO C 231 du 23.7.1998, p. 6 et
 JO C 83 du 25.3.1999, p. 9.

⁽²⁾ JO C 40 du 15.2.1999, p. 8.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 17 décembre 1998 (JO C 98 du 9.4.1999, p. 240), position commune du Conseil du 23 février 1999 (JO C 123 du 4.5.1999, p. 13) et décision du Parlement européen du 2 décembre 1999 (JO C 194 du 11.7.2000, p. 46).
 Décision du Conseil du 16 mai 2000 et décision du Parlement européen du 17 mai 2000.

⁽⁴⁾ Décision 93/389/CEE du Conseil, du 24 juin 1993, relative à un mécanisme de surveillance des émissions de CO₂ et des autres gaz à effet de serre dans la Communauté (JO L 167 du 9.7.1993, p. 31).

⁽⁵⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 11 du 16.1.1999, p. 25).

⁽⁶⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 36. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/116/CE de la Commission (JO L 329 du 30.12.1993, p. 39).

- (9) Il est nécessaire d'établir des procédures de surveillance objectives des émissions spécifiques de CO₂ produites par les voitures particulières neuves vendues dans la Communauté, afin de vérifier l'efficacité de la stratégie communautaire présentée dans la communication de la Commission du 20 décembre 1995 ainsi que la mise en œuvre des engagements formellement pris par des organisations de constructeurs automobiles. La présente décision introduira un tel système. La Commission a annoncé qu'elle examinerait dès que possible le besoin d'un cadre juridique pour les futurs accords à conclure avec les organisations de constructeurs automobiles, comprenant les mesures à prendre en cas de non-fonctionnement de ces accords.
- (10) Aux fins de la présente décision, seules les données officielles conformes à la directive 70/156/CEE devraient être recueillies par les États membres.
- (11) La directive 70/156/CEE prévoit que les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et que les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité valide.
- (12) La présente décision n'a pas pour objet d'harmoniser les régimes nationaux d'immatriculation des véhicules, mais d'exploiter ces systèmes dans le but de compiler un ensemble minimal de données, requis pour le bon fonctionnement du programme communautaire de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves.
- (13) Il est souhaitable d'inclure toutes les voitures particulières neuves fonctionnant avec d'autres types d'énergie qui relèvent du champ d'application de la directive 70/156/CEE.
- (14) Un tel programme de surveillance ne devrait s'appliquer qu'aux voitures particulières neuves à immatriculer pour la première fois dans la Communauté et qui n'ont pas été immatriculées auparavant ailleurs.
- (15) Il est nécessaire de maintenir des contacts entre la Commission et les États membres en ce qui concerne le contrôle de la qualité des données en vue d'assurer la mise en œuvre adéquate de la présente décision,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La présente décision établit un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ produites par les véhicules particuliers neufs immatriculés dans la Communauté.

Ce programme ne s'applique qu'aux véhicules particuliers qui sont immatriculés pour la première fois dans la Communauté et qui n'ont pas été immatriculés auparavant ailleurs.

Article 2

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- 1) «véhicule particulier»: tout véhicule à moteur de la catégorie M₁, définie à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, et qui relève du champ d'application de la directive 80/1268/CEE. Les véhicules relevant du champ d'application de la directive 92/61/CEE⁽¹⁾, et les véhicules à usages spéciaux tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 1, point a), deuxième tiret, de la directive 70/156/CEE, ne sont pas concernés;
- 2) «véhicule nouvellement immatriculé»: un véhicule particulier immatriculé pour la première fois dans la Communauté. Ce terme exclut explicitement les véhicules qui sont immatriculés une deuxième fois dans un deuxième État membre ou qui ont été immatriculés précédemment en dehors de la Communauté;
- 3) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 6 de la directive 70/156/CEE;
- 4) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions de CO₂ d'un véhicule particulier déterminées, mesurées conformément à la directive 80/1268/CEE et fixées à l'annexe VIII de la directive 70/156/CEE et qui figurent dans la documentation de réception;
- 5) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'unité technique séparée qui font l'objet de la procédure de réception;
- 6) «marque»: le nom commercial du constructeur qui apparaît sur le certificat de conformité et sur la documentation de réception;
- 7) «puissance maximale nette d'un véhicule particulier neuf»: la puissance maximale du moteur mentionnée sur le certificat de conformité et la documentation de réception et mesurée conformément aux dispositions de la directive 80/1269/CEE⁽²⁾;
- 8) «masse»: la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et la documentation de réception et définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 70/156/CEE;
- 9) «cylindrée du moteur»: la cylindrée du moteur indiquée sur le certificat de conformité et la documentation de réception;
- 10) «type de carburant»: le carburant pour lequel le véhicule a été initialement réceptionné et qui est mentionné sur le certificat de conformité et la documentation de réception;

⁽¹⁾ Directive 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues (JO L 225 du 10.8.1992, p. 72). Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 1994.

⁽²⁾ Directive 80/1269/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la puissance des moteurs des véhicules à moteur (JO L 375 du 31.12.1980, p. 46). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/21/CE (JO L 125 du 16.5.1997, p. 31).

- 11) «fichier d'immatriculation»: le fichier électronique comportant les informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule particulier spécifique;
- 12) «type», «variante» et «version»: les véhicules distincts d'une marque donnée déclarés par le constructeur tels que décrits à l'annexe II B de la directive 70/156/CEE, et identifiés exclusivement par les caractères alphanumériques du type, de la variante et de la version;
- 13) «véhicule fonctionnant avec d'autres types d'énergie»: tout véhicule à moteur de la catégorie M₁ définie à l'annexe II B de la directive 70/156/CEE et qui ne relève pas du champ d'application de la directive 80/1268/CEE;
- 14) «documentation de réception»: le dossier de réception contenant le dossier constructeur, la fiche de réception et les résultats d'essai, qui est diffusé parmi les autorités nationales compétentes en matière de réception conformément à l'article 4, paragraphes 5 et 6, de la directive 70/156/CEE.

Article 3

1. Aux fins de l'établissement du programme visé à l'article 1^{er}, les États membres recueillent les informations décrites à l'annexe I pour chaque véhicule visé audit article et immatriculé sur leur territoire.
2. Les États membres peuvent extraire les informations requises visées au paragraphe 1, soit de la documentation de réception communautaire, soit du certificat de conformité.
3. Les États membres sont responsables de la validité et de la qualité des données qu'ils recueillent. Les États membres prennent en considération les sources d'erreurs possibles décrites à l'annexe II, prennent des mesures pour réduire au minimum le nombre d'erreurs et communiquent à la Commission une évaluation, au moyen d'analyses statistiques ou par d'autres moyens, de la proportion de données incorrectes ainsi que le rapport visé à l'article 4, paragraphe 4.
4. Les États membres prennent des mesures pour améliorer la qualité des données qu'ils recueillent et, à la demande de la Commission, en informent cette dernière. Sur la base de ces informations, la Commission peut, en concertation avec l'État membre concerné, proposer à cet État membre, pour examen, des mesures destinées à améliorer encore la qualité des données. Sur cette base, l'État membre informe la Commission des autres mesures qu'il prendra, le cas échéant, pour améliorer la qualité des données.

Article 4

1. Chaque année civile, les États membres déterminent, conformément aux méthodes décrites à l'annexe III, par constructeur et pour l'ensemble de tous les constructeurs:

- a) pour chaque type de carburant particulier:
 - i) le nombre total de véhicules particuliers nouvellement immatriculés, comme indiqué à l'annexe III, point 1;
 - ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules particuliers nouvellement immatriculés, comme indiqué à l'annexe III, point 2;
- b) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte d'émissions de CO₂ définie à l'annexe III, point 3:
 - i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 3, deuxième alinéa;
- c) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte de masse définie à l'annexe III, point 4:
 - i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 4, troisième alinéa;
 - iii) la masse moyenne, comme indiqué à l'annexe III, point 4, deuxième alinéa ⁽¹⁾;
- d) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte de puissance maximale nette définie à l'annexe III, point 5:
 - i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 5, troisième alinéa;
 - iii) la puissance maximale nette moyenne, comme indiqué à l'annexe III, point 5, deuxième alinéa;
- e) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte de cylindrée du moteur définie à l'annexe III, point 6:
 - i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 6, troisième alinéa;
 - iii) la cylindrée moyenne du moteur, comme indiqué à l'annexe III, point 6, deuxième alinéa.

2. En outre, en ce qui concerne les véhicules fonctionnant avec d'autres types d'énergie, les États membres déterminent également le nombre de ces véhicules qui sont immatriculés sur leur territoire.

3. En cas de modification du mode de mesure de la masse des véhicules immatriculés sur leur territoire, les États membres en informent la Commission.

4. Les États membres communiquent chaque année à la Commission, et pour la première fois le 1^{er} juillet 2001 au plus tard, les informations visées aux paragraphes 1 et 2. Par la suite, les États membres transmettent, pour chaque année civile, les données relatives à la surveillance des émissions pour le 1^{er} avril de l'année suivante, sous la forme décrite à l'annexe IV.

5. À la demande de la Commission, les États membres transmettent également l'ensemble des données recueillies conformément à l'article 3.

⁽¹⁾ Si la masse d'un véhicule particulier qui figure sur la documentation de réception ou le certificat de conformité est déterminée à la fois par un chiffre minimal et un chiffre maximal, les États membres ne transmettent que le chiffre qui représente la masse maximale pour ledit véhicule particulier.

Article 5

Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des informations requises dans le cadre de la surveillance et en informent la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente décision.

Article 6

Les États membres rendent compte à la Commission, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente décision, de la manière dont ils entendent mettre en œuvre ses dispositions. La Commission peut, en se fondant sur ces rapports, demander un complément d'information ou exiger, après consultation des États membres, que des modifications soient apportées aux modalités de mise en œuvre proposées.

Article 7

La Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil, le 31 décembre 2002 au plus tard, de la mise en œuvre du programme de surveillance établi par la présente décision.

Article 8

Les données recueillies à partir de l'année 2003 dans le cadre du programme de surveillance servent de base pour le contrôle de l'engagement pris volontairement par l'industrie automobile

vis-à-vis de la Commission de réduire des émissions de CO₂ de tous les véhicules à moteur et, le cas échéant, pour sa révision.

Article 9

Pour chaque année civile, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport qui s'appuie sur les données relatives à la surveillance des émissions que les États membres lui ont communiquées.

Article 10

Les rapports pour les années cibles intermédiaires et les années cibles finales ⁽¹⁾ indiquent si les réductions découlent des mesures techniques adoptées par les constructeurs ou d'autres facteurs, tels que la modification du comportement des consommateurs.

Article 11

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Luxembourg, le 22 juin 2000.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

J. SÓCRATES

⁽¹⁾ Recommandation 1999/125/CE de la Commission (JO L 40 du 13.2.1999, p. 49).
Recommandation 2000/303/CE de la Commission (JO L 100 du 20.4.2000, p. 55).
Recommandation 2000/304/CE de la Commission (JO L 100 du 20.4.2000, p. 57).

ANNEXE I

Informations devant être recueillies et transmises par les États membres aux fins du programme de surveillance des émissions de CO₂ provenant des véhicules particuliers neufs

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme communautaire de surveillance des émissions spécifiques de CO₂ provenant des véhicules particuliers neufs, les États membres recueillent une quantité minimale d'informations sur chaque véhicule particulier neuf immatriculé pour la première fois dans la Communauté. Seuls les carburants et les systèmes de propulsion visés dans la législation communautaire relative à la réception des véhicules doivent être pris en compte.

Les États membres recueillent et conservent les données suivantes lors de la première immatriculation d'un véhicule particulier neuf dans la Communauté:

- émissions spécifiques de CO₂ (en g/km),
 - type de carburant (par exemple: essence, diesel),
 - constructeur,
 - masse (en kg),
 - puissance maximale nette (en kW),
 - cylindrée du moteur (en cm³).
-

ANNEXE II

Qualité et précision des données**1. Introduction**

Les constructeurs peuvent distinguer, à l'intérieur d'un même type de véhicule particulier, des variantes, qui peuvent elles-mêmes être divisées en versions. Quel que soit le véhicule, les informations les plus précises concernant les émissions de CO₂ sont celles données pour la version spécifique à laquelle appartient le véhicule. Il convient donc, aux fins du programme de surveillance, que les États membres ne recueillent que les informations «propres à chaque version».

2. Utilisation de la documentation de réception comme source des données requises pour la surveillance des émissions

- a) Les informations qui seront utilisées pour la surveillance des émissions de CO₂ (ou qui seront versées dans des bases de données électroniques en vue d'une utilisation ultérieure dans le cadre d'un programme de surveillance des émissions de CO₂) doivent être extraites du «dossier de réception» officiel qui accompagne la notification de réception diffusée par les autorités compétentes dans chaque État membre, conformément à la directive 70/156/CEE.
- b) Le dossier de réception diffusé par les autorités nationales compétentes en la matière peut contenir des données spécifiques à plusieurs versions différentes. Il est donc important de déterminer avec précision quelles sont, dans le dossier de réception, les informations pertinentes concernant un véhicule particulier neuf entrant dans le champ d'application de la présente décision. Les informations correspondant à une version spécifique sont alors sélectionnées sur la base des numéros de «type», de «variante» et de «version» du véhicule, tels qu'ils apparaissent sur le certificat de conformité. Les données relatives à une version spécifique d'un type déterminé de véhicule figurent obligatoirement sur le certificat de conformité.

3. Sources d'erreurs possibles

- a) Extraction des données propres à une version de la documentation de réception

Il existe deux sources d'erreurs importantes possibles liées à l'utilisation de la documentation de réception pour l'obtention d'informations aux fins de la présente décision. Des erreurs peuvent se produire, d'une part, lors de la conversion en format électronique des données figurant dans le format papier du dossier constructeur, en vue de la création d'une base rassemblant les données de réception. Le facteur humain est très souvent à l'origine de ces erreurs. Des erreurs peuvent être faites, d'autre part, lors de l'extraction d'éléments d'information des bases de données électroniques de réception. Les données correspondant à la bonne version devraient y être repérées à l'aide d'une combinaison unique des numéros de type, variante et version figurant sur le certificat de conformité.

- b) Copie des données du certificat de conformité dans le fichier électronique d'immatriculation

Lorsque, lors de l'immatriculation d'un véhicule particulier neuf, des données sont extraites du certificat de conformité (format papier) et enregistrées dans un fichier électronique d'immatriculation, il peut se produire des erreurs d'encodage. Cette erreur est souvent d'origine humaine.

- c) Transfert automatique des données par le constructeur aux autorités responsables de l'immatriculation

Dans certains États membres, il est demandé aux constructeurs de transmettre par voie électronique aux autorités compétentes pour l'immatriculation des véhicules les informations figurant sur le certificat de conformité (ou de les transférer directement dans le fichier d'immatriculation). Il existe alors un risque de transfert de données incorrectes, c'est la raison pour laquelle les systèmes devraient être validés.

ANNEXE III

Méthodes pour déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs

La présente annexe décrit les données de surveillance qui seront communiquées à la Commission. Elles sont obtenues à partir des données brutes recueillies lors de la première immatriculation des véhicules particuliers neufs (voir liste de l'annexe I), selon les méthodes de calcul décrites ci-dessous. La forme précise sous laquelle ces informations doivent être communiquées à la Commission est présentée à l'annexe IV.

Seuls les carburants et les systèmes de propulsion visés dans la législation communautaire relative à la réception des véhicules doivent être pris en considération à l'heure actuelle. Seules les informations concernant les véhicules particuliers neufs qui n'ont jamais été immatriculés auparavant dans la Communauté doivent être utilisées dans le cadre de ce programme de surveillance. Les véhicules particuliers qui ont déjà été immatriculés dans ou hors de la Communauté sont explicitement exclus du champ d'application de la présente décision.

1. *Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés, calculé en fonction du type de carburant utilisé (N_f)*

Pour chaque type de carburant (essence et diesel), les États membres déterminent le nombre total de véhicules particuliers neufs immatriculés pour la première fois sur leur territoire. Pour chaque type de carburant, f , le nombre de véhicules particuliers neufs immatriculés pour la première fois est noté N_f .

2. *Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ produites par les véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé ($S_{f,ave}$)*

La moyenne des émissions spécifiques de CO₂ pour l'ensemble des véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé (notée $S_{f,ave}$) est calculée à partir de la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule nouvellement immatriculé consommant un type de carburant déterminé, S_f , divisée par le nombre de véhicules nouvellement immatriculés et consommant le même type de carburant, N_f :

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

3. *Répartition des véhicules particuliers neufs en fonction des émissions de CO₂ produites*

Le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé et entrant dans chacune des catégories définies ci-après doit être enregistré. Les catégories d'émissions de CO₂ (en g/km) sont les suivantes: < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450, > 450.

Si $N_{f,c}$ représente le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie donnée d'émissions de CO₂, c , et consommant un type de carburant déterminé, f , la moyenne des émissions de CO₂ de ces véhicules $C_{f,c,ave}$, est calculée à partir de la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule neuf ($C_{f,c}$) divisée par $N_{f,c}$:

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

4. *Répartition par masse des véhicules particuliers neufs*

Des catégories de masse ont été définies, en kg: < 650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1 050, 1 051-1 150, 1 151-1 250, 1 251-1 350, 1 351-1 550, 1 551-1 750, 1 751-2 000, 2 001-2 250, 2 251-2 500, 2 501-2 800 et > 2 800. Pour chacune de ces catégories, le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé, la masse moyenne de ces véhicules, ainsi que la moyenne de leurs émissions spécifiques de CO₂ doivent être consignés.

Si $N_{f,m}$ représente le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie de masse m et utilisant un type de carburant f , la masse moyenne de ces véhicules, $M_{f,m,ave}$, est obtenue en divisant la somme des masses de chaque véhicule, $M_{f,m}$, par $N_{f,m}$:

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

Si $S_{f,m}$ représente les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule appartenant à une catégorie de masse particulière et consommant un type de carburant déterminé, par analogie, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules sera:

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

5. Répartition par puissance maximale nette des véhicules particuliers nouvellement immatriculés

Des catégories de puissance maximale nette ont été définies, en 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 et > 300. Pour chacune de ces catégories, le nombre de véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé, la puissance maximale nette moyenne de ces véhicules, ainsi que la moyenne de leurs émissions spécifiques de CO₂ doivent être enregistrés.

Si N_{fp} représente le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie de puissance p et utilisant un type de carburant f , la puissance maximale nette moyenne de ces véhicules $P_{fp,ave}$, est obtenue en divisant la somme des valeurs de puissance maximale nette de chaque véhicule neuf, P_{fp} , par N_{fp} :

$$P_{fp,ave} = (1/N_{fp}) \cdot \sum P_{fp}$$

Si S_{fp} représente les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule appartenant à une catégorie de puissance maximale nette particulière et consommant un type de carburant déterminé, par analogie, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules sera:

$$S_{fp,ave} = (1/N_{fp}) \cdot \sum S_{fp}$$

6. Répartition par cylindrée des véhicules particuliers nouvellement immatriculés

Des catégories de cylindrée ont été définies, en cm³: < 700, 700-800, 801-900, 901-1 000, 1 001-1 100, 1 101-1 200, 1 201-1 300, 1 301-1 400, 1 401-1 500, 1 501-1 600, 1 601-1 700, 1 701-1 800, 1 801-1 900, 1 901-2 000, 2 001-2 100, 2 101-2 200, 2 201-2 400, 2 401-2 600, 2 601-2 800, 2 801-3 000, 3 001-3 500, 3 501-4 500, > 4 500. Pour chacune de ces catégories, il convient de relever le nombre de véhicules consommant un type de carburant déterminé, la cylindrée moyenne de ces véhicules, ainsi que la moyenne de leurs émissions spécifiques de CO₂.

Si N_{fc} représente le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie de cylindrée c et consommant un type de carburant f , la cylindrée moyenne de ces véhicules, $C_{fc,ave}$, est obtenue en divisant la somme des cylindrées de chaque véhicule, C_{fc} , par N_{fc} :

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

Si S_{fc} représente les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule appartenant à une catégorie de cylindrée particulière et consommant un type de carburant déterminé, par analogie, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules sera:

$$S_{fc,ave} = (1/N_{fc}) \cdot \sum S_{fc}$$

ANNEXE IV

Présentation des données de surveillance à transmettre à la Commission

La présente annexe décrit de façon générale la présentation sous laquelle les données de surveillance, calculées selon les méthodes indiquées à l'annexe III, doivent être communiquées par les États membres à la Commission.

1. *Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules particuliers nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé*

Pour chaque type de carburant, les États membres indiquent le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés et la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules. Les données seront présentées sous la forme d'un tableau semblable à celui qui figure ci-dessous, dans lequel les valeurs correspondant aux émissions de CO₂ seront arrondies au nombre entier le plus proche.

Type de carburant	Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés	Moyenne des émissions spécifiques de CO ₂ (g/km)
Essence	...	...
Diesel	...	...
...	...	

2. *Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules fabriqués par le même constructeur et consommant un type de carburant déterminé*

Les données concernant l'ensemble des véhicules particuliers nouvellement immatriculés doivent être regroupées en fonction du constructeur, puis subdivisées par type de carburant (par exemple, essence ou diesel). Pour chaque sous-catégorie, les États membres indiquent la moyenne de toutes les émissions spécifiques de CO₂ et le nombre de véhicules particuliers à partir duquel cette moyenne a été calculée. Les informations requises doivent être communiquées sous forme de tableau, comme indiqué ci-dessous. Là encore, les valeurs correspondant aux émissions de CO₂ seront arrondies au nombre entier le plus proche.

Constructeur	Type de carburant	Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés	Moyenne des émissions spécifiques de CO ₂ (g/km)
...	Essence	...	...
...	Diesel	...	...
...	...	...	

3. Répartition des véhicules particuliers neufs en fonction des émissions de CO₂ produites

Pour chaque type de carburant différent, les États membres indiquent le nombre de véhicules particuliers neufs immatriculés dans chacune des catégories distinctes d'émissions de CO₂, par constructeur et pour le total de tous les constructeurs, en respectant la présentation ci-dessous.

Constructeur													
Type de carburant	Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés dans chaque catégorie d'émissions de CO ₂ (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
Essence													
Moyenne des émissions de CO ₂													
Diesel													
Moyenne des émissions de CO ₂													

Total de tous les constructeurs

Type de carburant	Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés dans chaque catégorie d'émissions de CO ₂ (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
Essence													
Moyenne des émissions de CO ₂													
Diesel													
Moyenne des émissions de CO ₂													

4. Répartition par masse, puissance et cylindrée des véhicules particuliers neufs

Pour chaque caractéristique du véhicule — masse, puissance et cylindrée — des catégories ont été définies et des données globales doivent être communiquées pour chacune d'entre elles. Les données requises pour chaque constructeur et pour le total des constructeurs sont les caractéristiques moyennes (masse, puissance, cylindrée) et la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules particuliers de chaque catégorie. Les valeurs correspondant à la masse, à la puissance, à la cylindrée, ainsi qu'aux émissions spécifiques de CO₂ doivent être arrondies au nombre entier le plus proche.

[illegible][illegible]