I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**ENTSCHEIDUNG Nr. 1753/2000/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 22. Juni 2000
zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen
CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,
aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 9. März 2000
gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das langfristige Ziel des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen ist die Stabilisierung der Konzentration an Treibhausgasen in der Atmosphäre auf einem Stand, der gefährliche anthropogene Störungen des Klimasystems ausschließt. In dem im Dezember 1997 auf der Konferenz von Kyoto geschlossenen Protokoll zu dem genannten Rahmenübereinkommen ist eine Senkung der Konzentration an Treibhausgasen vorgesehen.
- (2) Die Gemeinschaft hat in dem Kyoto-Protokoll dem Ziel zugestimmt, ihre Emissionen einer Gruppe von Treibhausgasen im Zeitraum von 2008 bis 2012 gegenüber dem Stand von 1990 um 8 % zu vermindern.
- (3) Nach dem Kyoto-Protokoll sind die Vertragsparteien des Anhangs I zu dem Protokoll verpflichtet, bis 2005 nachweisbare Fortschritte bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Protokoll zu erzielen.

(4) Mit der Entscheidung 93/389/EWG ⁽⁴⁾ wurde ein System zur Beobachtung der Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) und anderen Treibhausgasen in der Gemeinschaft errichtet.

(5) Angesichts der Bedeutung der Personenkraftwagen als CO₂-Emissionsquelle hat die Kommission eine gemeinschaftliche Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs vorgeschlagen. Der Rat hat in seinen Schlussfolgerungen vom 25. Juni 1996 das Konzept der Kommission begrüßt.

(6) Das Europäische Parlament und der Rat hatten 120 g/km (5 Liter/100 km für Ottomotoren und 4,5 Liter/100 km für Dieselmotoren) im Mittel für CO₂-Emissionen als Ziel für das Jahr 2005 (spätestens 2010) festgelegt.

(7) Die Kommission führt derzeit Untersuchungen durch, die darauf abzielen, so bald wie möglich angemessene Vorschläge für harmonisierte Verfahren zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen von Fahrzeugen der Klasse N₁ gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ⁽⁵⁾ auszuarbeiten.

(8) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen werden in der Gemeinschaft auf einer einheitlichen Grundlage gemessen, und zwar nach dem Verfahren der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ ABl. C 231 vom 23.7.1998, S. 6, und
AbI. C 83 vom 25.3.1999, S. 9.

⁽²⁾ ABl. C 40 vom 15.2.1999, S. 8.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Dezember 1998 (AbI. C 98 vom 9.4.1999, S. 240). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 23. Februar 1999 (AbI. C 123 vom 4.5.1999, S. 13) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 2. Dezember 1999 (AbI. C 194 vom 11.7.2000, S. 46). Beschluss des Rates vom 16. Mai 2000 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 17. Mai 2000.

⁽⁴⁾ Entscheidung 93/389/EWG des Rates vom 24. Juni 1993 über ein System zur Beobachtung der Emissionen von CO₂ und anderen Treibhausgasen in der Gemeinschaft (AbI. L 167 vom 9.7.1993, S. 31).

⁽⁵⁾ AbI. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 11 vom 16.1.1999, S. 25).

⁽⁶⁾ AbI. L 375 vom 31.12.1980, S. 36. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/116/EG der Kommission (AbI. L 329 vom 30.12.1993, S. 39).

- (9) Um die Wirksamkeit der in der Mitteilung der Kommission vom 20. Dezember 1995 genannten Strategie der Gemeinschaft und die Durchführung der von den Organisationen der Kraftfahrzeughersteller förmlich eingegangenen Verpflichtungen zu überprüfen, ist es erforderlich, objektive Verfahren für die Überwachung der spezifischen CO₂-Emissionen der in der Gemeinschaft verkauften neuen Personenkraftwagen festzulegen. Mit dieser Entscheidung wird ein entsprechendes System errichtet. Die Kommission hat angekündigt, dass sie sobald wie möglich prüfen wird, ob ein Rechtsrahmen für die künftigen Vereinbarungen mit den Organisationen der Kraftfahrzeughersteller vorzusehen ist, einschließlich der Maßnahmen, die für den Fall zu treffen sind, dass diese Vereinbarungen nicht funktionieren.
- (10) Für die Zwecke dieser Entscheidung sollten die Mitgliedstaaten nur offizielle Daten sammeln, die der Richtlinie 70/156/EWG entsprechen.
- (11) Nach der Richtlinie 70/156/EWG muss der Hersteller für jeden neuen Personenkraftwagen eine Konformitätsbescheinigung ausstellen; ferner ist in jener Richtlinie vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann gestatten, wenn sie mit einer gültigen Konformitätsbescheinigung versehen sind.
- (12) Diese Entscheidung zielt nicht darauf ab, die Fahrzeugzulassungssysteme der Mitgliedstaaten zu harmonisieren, sondern auf diesen aufbauend sicherzustellen, dass Daten in einem Mindestumfang zur Verfügung stehen, der das reibungslose Funktionieren eines Gemeinschaftssystems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen gewährleistet.
- (13) Es ist wünschenswert, alle Personenkraftwagen mit alternativem Antriebssystem, die unter die Richtlinie 70/156/EWG fallen, einzubeziehen.
- (14) Das Überwachungssystem sollte nur für diejenigen neuen Personenkraftwagen gelten, die zum ersten Mal in der Gemeinschaft zugelassen werden sollen und zuvor nicht anderswo zugelassen waren.
- (15) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten in Bezug auf die Kontrolle der Datenqualität miteinander in Kontakt bleiben, um eine angemessene Durchführung dieser Entscheidung sicherzustellen —

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Mit dieser Entscheidung wird ein System zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen von in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen eingerichtet. Dieses System gilt nur für Personenkraftwagen, die

erstmals in der Gemeinschaft zugelassen werden und zuvor nicht anderswo zugelassen waren.

Artikel 2

Im Sinne dieser Entscheidung bezeichnet der Ausdruck

1. „Personenkraftwagen“ Kraftfahrzeuge der Klasse MI gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/1268/EWG fallen. Hiervon nicht erfasst werden Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 92/61/EWG⁽¹⁾ fallen, und Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG;
2. „neu zugelassene Personenkraftwagen“ Personenkraftwagen, die erstmals in der Gemeinschaft zugelassen werden. Ausdrücklich ausgenommen sind Fahrzeuge, die nach Zulassung in einem Mitgliedstaat in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen werden oder die zuvor außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren;
3. „Konformitätsbescheinigung“ die Bescheinigung nach Artikel 6 der Richtlinie 70/156/EWG;
4. „spezifische CO₂-Emissionen“ die gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG gemessenen und in Anhang VIII der Richtlinie 70/156/EWG aufgeführten CO₂-Emissionen eines bestimmten Personenkraftwagens, die in den Typgenehmigungsunterlagen angegeben sind;
5. „Hersteller“ die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Aspekte des Typgenehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortliche Person oder Stelle. Es ist nicht wesentlich, dass diese Person oder Stelle mit allen Stufen zur Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, das bzw. die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, direkt zu tun hat;
6. „Fabrikmarke“ den Handelsnamen des Herstellers, wie er in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen erscheint;
7. „Nennleistung“ eines neuen Personenkraftwagens die in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen angegebene und gemäß der Richtlinie 80/1269/EWG⁽²⁾ gemessene maximale Motorleistung;
8. „Masse“ die in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG definierte Masse eines Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;
9. „Hubraum“ das in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen angegebene Hubvolumen des Motors;
10. „Kraftstofftyp“ den Kraftstoff, für den der Personenkraftwagentyp ursprünglich genehmigt wurde und der in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen angegeben ist;

⁽¹⁾ Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (ABL L 225 vom 10.8.1992, S. 72). Richtlinie geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

⁽²⁾ Richtlinie 80/1269/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Motorleistung von Kraftfahrzeugen (ABL L 375 vom 31.12.1980, S. 46). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/21/EG (ABL L 125 vom 16.5.1997, S. 31).

11. „Zulassungsdatei“ eine elektronische Datei mit Angaben über die Zulassung eines einzelnen Personenkraftwagens;
12. „Typ“, „Variante“ und „Version“ die vom Hersteller gemäß Anhang II B der Richtlinie 70/156/EWG angegebenen Unterteilungen einer bestimmten Fabrikmarke, die durch die Typen-, Varianten- und Versionsnummern in alphanumerischem Code eindeutig identifiziert werden;
13. „Fahrzeuge mit alternativem Antriebssystem“ Kraftfahrzeuge der Klasse M1 gemäß Anhang II B der Richtlinie 70/156/EWG, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/1268/EWG fallen;
14. „Typgenehmigungsunterlagen“ die Beschreibungsunterlagen mit der Beschreibungsmappe, dem Typgenehmigungsbogen und den Prüfergebnissen, die die Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten einander gemäß Artikel 4 Absätze 5 und 6 der Richtlinie 70/156/EWG übermitteln.

Artikel 3

(1) Zur Einrichtung des in Artikel 1 genannten System erfassen die Mitgliedstaaten für jeden in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Personenkraftwagen im Sinne des Artikels 1 die in Anhang I beschriebenen Angaben.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Angaben nach Absatz 1 entweder den gemeinschaftlichen Typgenehmigungsunterlagen oder der Konformitätsbescheinigung entnehmen.

(3) Die Mitgliedstaaten sind für die Stichhaltigkeit und Qualität der gesammelten Daten verantwortlich. Sie berücksichtigen die in Anhang II beschriebenen potentiellen Fehlerquellen, unternehmen geeignete Schritte zu deren Minimierung und übermitteln der Kommission eine durch statistische Analyse oder auf anderem Weg gewonnene Bewertung des Prozentsatzes der unrichtigen Daten zusammen mit den Angaben gemäß Artikel 4 Absatz 4.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der von ihnen gesammelten Daten und setzen die Kommission auf deren Anfrage davon in Kenntnis. Auf der Grundlage dieser Informationen kann die Kommission im Benehmen mit dem betreffenden Mitgliedstaat diesem Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Datenqualität vorschlagen, die von dem Mitgliedstaat in Erwägung zu ziehen sind. Auf dieser Grundlage unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission über die weiteren Schritte, die er gegebenenfalls zur Verbesserung der Datenqualität unternehmen wird.

Artikel 4

(1) In jedem Kalenderjahr bestimmen die Mitgliedstaaten gemäß den in Anhang III beschriebenen Verfahren sowohl nach einzelnen Herstellern als auch für die Gesamtzahl aller Hersteller folgende Angaben:

- a) für jeden Kraftstofftyp
- i) die Gesamtzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen gemäß Anhang III Nummer 1;
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der neu zugelassenen Personenkraftwagen gemäß Anhang III Nummer 2;
- b) für jeden Kraftstofftyp und für jede einzelne CO₂-Emissionskategorie gemäß Anhang III Nummer 3
- i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen;
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Anhang III Nummer 3 Absatz 2;
- c) für jeden Kraftstofftyp und für jede einzelne Massekategorie gemäß Anhang III Nummer 4
- i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen;
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Anhang III Nummer 4 Absatz 3;
 - iii) die durchschnittliche Masse gemäß Anhang III Nummer 4 Absatz 2⁽¹⁾;
- d) für jeden Kraftstofftyp und für jede einzelne Nennleistungskategorie gemäß Anhang III Nummer 5
- i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen;
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Anhang III Nummer 5 Absatz 3;
 - iii) die durchschnittliche Nennleistung gemäß Anhang III Nummer 5 Absatz 2;
- e) für jeden Kraftstofftyp und jede einzelne Hubraumkategorie gemäß Anhang III Nummer 6
- i) die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen;
 - ii) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Anhang III Nummer 6 Absatz 3;
 - iii) den durchschnittlichen Hubraum gemäß Anhang III Nummer 6 Absatz 2.

(2) Hinsichtlich von Fahrzeugen mit alternativem Antriebssystem bestimmen die Mitgliedstaaten darüber hinaus die Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge.

(3) Ändert sich in einem Mitgliedstaat die Methode für die Messung der Masse der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge, so setzt der Mitgliedstaat die Kommission davon in Kenntnis.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich die Angaben nach den Absätzen 1 und 2. Die ersten Daten sind spätestens bis zum 1. Juli 2001 zu übermitteln. Danach müssen die im vorgangegangenen Kalenderjahr erfassten Überwachungsdaten jeweils bis zum 1. April vollständig übermittelt worden sein. Die Daten sind in dem in Anhang IV festgelegten Format zu übermitteln.

(5) Auf Anfrage der Kommission übermitteln die Mitgliedstaaten ferner das vollständige gemäß Artikel 3 gesammelte Datenmaterial.

⁽¹⁾ Wird die Masse eines Personenkraftwagens in den Typgenehmigungsunterlagen oder in der Konformitätsbescheinigung sowohl durch einen Mindestwert als auch durch einen Höchstwert angegeben, so übermitteln die Mitgliedstaaten nur den Wert, der der Höchstmasse des betreffenden Personenkraftwagens entspricht.

Artikel 5

Jeder Mitgliedstaat bestimmt eine für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten zuständige Behörde und setzt die Kommission darüber spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Entscheidung in Kenntnis.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Entscheidung mit, wie sie die Bestimmungen dieser Entscheidung durchführen wollen. Ausgehend von den entsprechenden Berichten kann die Kommission weitere Informationen anfordern oder nach Konsultation der Mitgliedstaaten verlangen, dass das vorgeschlagene Durchführungsverfahren geändert wird.

Artikel 7

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Bericht über das Funktionieren des aufgrund dieser Entscheidung eingerichteten Überwachungssystems vor.

Artikel 8

Die im Rahmen des Überwachungssystems ab dem Jahr 2003 ermittelten Daten dienen als Grundlage für die Überwachung der von der Automobilindustrie gegenüber der Kommission eingegangenen Selbstverpflichtung zur Senkung der

CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen und gegebenenfalls ihre Überprüfung.

Artikel 9

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat für jedes Kalenderjahr einen Bericht auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten vor.

Artikel 10

In den Berichten für die Zwischenziel-Jahren und die Endziel-Jahre⁽¹⁾ ist anzugeben, ob die Reduzierungen auf technische Maßnahmen der Hersteller oder andere Gründe, wie z. B. verändertes Verbraucherverhalten zurückzuführen sind.

Artikel 11

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 22. Juni 2000.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Die Präsidentin

N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. SÓCRATES

⁽¹⁾ Empfehlung 1999/125/EG der Kommission (ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 49), Empfehlung 2000/303/EG der Kommission (ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 55), und Empfehlung 2000/304/EG der Kommission (ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 57).

ANHANG I

Erfassung und Übermittlung von Daten durch die Mitgliedstaaten im Rahmen des CO₂-Überwachungssystems für neue Personenkraftwagen

In einem gemeinschaftsweiten System zur Überwachung der spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen erfassen die Mitgliedstaaten ein Mindestmaß an Daten über jeden neuen Personenkraftwagen, der zum ersten Mal in der Gemeinschaft zugelassen wird. Dabei sind lediglich Kraftstoffe und Antriebssysteme zu berücksichtigen, die von Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung erfasst werden.

Die folgenden Daten sind von den Mitgliedstaaten bei der Erstzulassung eines neuen Personenkraftwagens in der Gemeinschaft zu erfassen und zu speichern:

- spezifische CO₂-Emissionen (g/km),
 - Kraftstofftyp (z. B. Benzin, Diesel),
 - Hersteller,
 - Masse (kg),
 - Nennleistung (kW),
 - Hubraum (cm³).
-

ANHANG II

Qualität und Genauigkeit der Daten1. *Einleitung*

Die Hersteller können ihre Personenkraftwagentypen in Varianten und noch differenzierter in Versionen unterteilen. Die genauesten Angaben über die CO₂-Emissionen eines bestimmten Fahrzeugs sind die Daten für die Version des Fahrzeugs. Aus diesem Grund sollten die Mitgliedstaaten für das Überwachungssystem nur „versionspezifische“ Daten erfassen.

2. *Verwendung der Typgenehmigungsunterlagen als Datenquelle für das Überwachungssystem*

- a) Informationen, die unmittelbar für das CO₂-Fahrzeug-Überwachungssystem verwendet oder in elektronische Datenbanken aufgenommen werden sollen, die anschließend als Grundlage für das Überwachungssystem dienen, sind den offiziellen „Beschreibungsunterlagen“ zu entnehmen, die die einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden zusammen mit der Benachrichtigung über die Erteilung der Typgenehmigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG übermitteln.
- b) Die von den einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden übermittelten Beschreibungsunterlagen können Daten enthalten, die sich auf mehrere verschiedene Versionen beziehen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die jeweiligen Daten für einen unter diese Entscheidung fallenden neuen Personenkraftwagen in den Beschreibungsunterlagen eindeutig ausgewiesen sind. Daher hat die Auswahl der Daten für eine bestimmte Version auf der Grundlage der Typen-, Varianten- und Versionsnummern des Fahrzeugs zu erfolgen, die in der Konformitätsbescheinigung vermerkt sind. Diese enthält in jedem Fall Daten, die sich auf eine bestimmte Version eines gegebenen Fahrzeugtyps beziehen.

3. *Potentielle Fehlerquellen*

- a) *Entnahme von versionspezifischen Daten aus den Typgenehmigungsunterlagen*

Bei der Verwendung der Typgenehmigungsunterlagen als Datenquelle für das Überwachungssystem dieser Entscheidung gibt es zwei große potentielle Fehlerquellen. Eine davon ist die fehlerhafte Übertragung von Daten aus der im Papierformat vorliegenden Beschreibungsmappe auf den elektronischen Datenträger zwecks Verwendung in einer Datenbank mit Typgenehmigungsinformationen. Menschliche Fehlleistungen sind hier die wahrscheinlichste Ursache. Die zweite potentielle Fehlerquelle liegt in der richtigen Auswahl der Daten aus elektronischen Datenbanken mit Typgenehmigungsinformationen. Die richtigen Daten für die jeweilige Version sollten in solchen Datenbanken anhand der eindeutigen Kombination der in der Konformitätsbescheinigung vermerkten Typen-, Varianten- und Versionsnummern identifiziert werden.

- b) *Übertragung von Daten aus der Konformitätsbescheinigung in eine elektronische Zulassungsdatei*

Wenn bei der Zulassung eines neuen Personenkraftwagens Daten aus der im Papierformat vorliegenden Konformitätsbescheinigung entnommen und in eine elektronische Zulassungsdatei eingegeben werden, besteht die Gefahr einer fehlerhaften Eingabe. Menschliche Fehlleistungen sind auch hier die wahrscheinlichste Ursache.

- c) *Automatische Übertragung von Daten vom Hersteller an die Zulassungsbehörden*

In einigen Mitgliedstaaten sind die Hersteller gehalten, die in der Konformitätsbescheinigung enthaltenen Daten auf elektronischem Weg an die Zulassungsbehörden zu übermitteln oder die Daten direkt in die Zulassungsdateien einzugeben. Hier besteht natürlich die Gefahr der Übertragung von falschen Daten, so dass in diesen Systemen eine Überprüfungsmöglichkeit vorgesehen werden sollte.

ANHANG III

Verfahren zur Bestimmung der Angaben für die CO₂-Überwachung neuer Personenkraftwagen

Dieser Anhang beschreibt die Angaben, die der Kommission im Rahmen des Überwachungssystems zu übermitteln sind. Die Angaben für das Überwachungssystem sind gemäß dem nachstehend beschriebenen Verfahren auf der Grundlage der bei der Erstzulassung neuer Personenkraftwagen erfassten Ausgangsdaten zu ermitteln (siehe Anhang I). Das genaue Format, in dem die Angaben der Kommission zu übermitteln sind, ist Anhang IV zu entnehmen.

Dabei sind derzeit lediglich Kraftstoffe und Antriebssysteme zu berücksichtigen, die von Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung erfasst werden. Nur Informationen über neue Personenkraftwagen, die zuvor noch nicht in der Gemeinschaft zugelassen waren, werden im Rahmen dieses Überwachungssystems verwendet. Personenkraftwagen, die bereits in der Gemeinschaft oder anderswo zugelassen waren, sind ausdrücklich von dieser Entscheidung ausgenommen.

1. Anzahl neu zugelassener Personenkraftwagen je Kraftstofftyp (N_f)

Für jeden einzelnen Kraftstofftyp (z. B. Benzin und Diesel) bestimmen die Mitgliedstaaten die Gesamtzahl der neuen Personenkraftwagen, die zum ersten Mal in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen worden sind. N_f ist die Anzahl der zum ersten Mal zugelassenen neuen Personenkraftwagen für jeden Kraftstofftyp f .

2. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neu zugelassener Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps ($S_{f,ave}$)

Der Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps ($S_{f,ave}$) wird berechnet aus der Summe der spezifischen CO₂-Emissionen der einzelnen neu zugelassenen Fahrzeuge eines bestimmten Kraftstofftyps S_f , geteilt durch die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge desselben Kraftstofftyps N_f .

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

3. Einteilung neuer Personenkraftwagen nach CO₂-Emissionen

Die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen der einzelnen Kraftstofftypen, die jeweils auf die nachstehend aufgeführten CO₂-Emissionskategorien entfallen, ist festzuhalten. Dabei handelt es sich um die folgenden CO₂-Emissionskategorien: < 60, 60-80, 81-100, 100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450, > 450 g/km.

Ist $N_{f,c}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten CO₂-Emissionskategorie c und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird die durchschnittliche CO₂-Emission dieser Fahrzeuge $C_{f,c,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen CO₂-Emissionen $C_{f,c}$ durch $N_{f,c}$ geteilt wird.

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

4. Einteilung neuer Personenkraftwagen nach Masse

Für jede der Massenkategorien < 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 und > 2 800 kg sind die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps, die durchschnittliche Masse dieser Fahrzeuge sowie ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen festzuhalten.

Ist $N_{f,m}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten Massekategorie m und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird die durchschnittliche Masse dieser Fahrzeuge $M_{f,m,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen Massen $M_{f,m}$ durch $N_{f,m}$ geteilt wird.

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

Bezeichnet $S_{f,m}$ die spezifischen CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge einer bestimmten Massekategorie und eines bestimmten Kraftstofftyps, so werden die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge analog folgendermaßen berechnet:

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

5. Einteilung neu zugelassener Personenkraftwagen nach Nennleistung

Für jede der Nennleistungskategorien < 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 kW sind die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps, die durchschnittliche Nennleistung dieser Fahrzeuge sowie ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen festzuhalten.

Bezeichnet $N_{f,p}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten Leistungskategorie p und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird die durchschnittliche Nennleistung dieser Fahrzeuge $P_{f,p,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen Nennleistungen $P_{f,p}$ durch $N_{f,p}$ geteilt wird.

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

Bezeichnet $S_{f,p}$ die spezifischen CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge einer bestimmten Nennleistungskategorie und eines bestimmten Kraftstofftyps, so werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge analog folgendermaßen berechnet:

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

6. Einteilung neu zugelassener Personenkraftwagen nach Hubraum

Für jede der Hubraumkategorien < 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 cm³ sind die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps, der durchschnittliche Hubraum dieser Fahrzeuge sowie ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen festzuhalten.

Bezeichnet $N_{f,c}$ die Anzahl neuer Fahrzeuge einer bestimmten Hubraumkategorie c und eines bestimmten Kraftstofftyps f , so wird der durchschnittliche Hubraum dieser Fahrzeuge $C_{f,c,ave}$ berechnet, indem die Summe der einzelnen Hubraumwerte $C_{f,c}$ durch $N_{f,c}$ geteilt wird.

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

Bezeichnet $S_{f,c}$ die spezifischen CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge einer bestimmten Hubraumkategorie und eines bestimmten Kraftstofftyps, so werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge analog folgendermaßen berechnet:

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

ANHANG IV

Format der im Rahmen des Überwachungssystems an die Kommission zu übermittelnden Angaben

Im Folgenden wird erläutert, in welchem Format die gemäß Anhang III berechneten Angaben von den Mitgliedstaaten an die Kommission zu übermitteln sind.

1. *Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Personenkraftwagen eines bestimmten Kraftstofftyps*

Die Mitgliedstaaten geben für jeden Kraftstofftyp die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen und die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge an. Die Daten sind wie nachstehend gezeigt in Tabellenform vorzulegen, wobei die CO₂-Emissionswerte jeweils auf die nächste ganze Zahl auf- oder abzurunden sind.

Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen (g/km)
Benzin	...	...
Diesel	...	...
...	...	

2. *Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen nach Hersteller und Kraftstofftyp*

Die Daten der neu zugelassenen Personenkraftwagen sind nach Herstellern zusammenzufassen und nach Kraftstofftyp (z. B. Benzin oder Diesel) aufzuschlüsseln. Für jede Untergruppe geben die Mitgliedstaaten alle durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und die zugrunde liegende Anzahl der Personenkraftwagen an. Die Daten sind wie nachstehend gezeigt in Tabellenform zu übermitteln. Auch hier sind die CO₂-Emissionswerte jeweils auf die nächste ganze Zahl auf- oder abzurunden.

Hersteller	Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen (g/km)
...	Benzin	...	...
...	Diesel	...	...
...	...	...	

3. Einteilung des Neuwagenbestands nach CO₂-Emissionen

Für jeden einzelnen Kraftstofftyp haben die Mitgliedstaaten die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen in den einzelnen CO₂-Emissionskategorien sowohl unterschieden nach Hersteller als auch für alle Hersteller zusammen wie nachstehend gezeigt vorzulegen:

Hersteller													
Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen pro CO ₂ -Emissionskategorie (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													
Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen													
Diesel													
Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen													

Alle Hersteller zusammen

Kraftstofftyp	Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen pro CO ₂ -Emissionskategorie (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													
Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen													
Diesel													
Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen													

4. Einteilung neuer Personenkraftwagen nach Masse, Leistung und Hubraum

Die fahrzeugspezifischen Parameter Masse, Leistung und Hubraum sind in Klassen eingeteilt worden; zu übermitteln sind nach Klassen zusammengefasste Daten sowohl unterschieden nach Hersteller als auch für alle Hersteller zusammen. Bei den erforderlichen Daten handelt es sich um die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen in jeder Klasse, die durchschnittlichen Merkmale (Masse, Leistung, Hubraum) und die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Personenkraftwagen einer Klasse. Die Werte für Masse, Leistung und Hubraum sowie die spezifischen CO₂-Emissionen sind jeweils auf die nächste ganze Zahl auf- oder abzurunden.