

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΑΠΟΦΑΣΗ αριθ. 1753/2000/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 22ας Ιουνίου 2000
για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα
επιβατηγά αυτοκίνητα**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

έως το 2005, αποδεδειγμένη πρόοδο ως προς τις δεσμεύσεις τους.

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 9 Μαρτίου 2000,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο βασικός στόχος της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές είναι να σταθεροποιηθούν οι συγκεντρώσεις αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο τέτοιο ώστε να προλαμβάνεται επικίνδυνη ανθρωπογενής παρεμβολή στο κλιματικό σύστημα. Το πρωτόκολλο του Κιότο, επισυναπτόμενο στην ανωτέρω σύμβαση-πλαίσιο, το οποίο συμφωνήθηκε τον Δεκέμβριο 1997 στη διάσκεψη του Κιότο, προβλέπει τη μείωση του επιπέδου συγκέντρωσης αερίων θερμοκηπίου.
- (2) Κατά το πρωτόκολλο του Κιότο, η Κοινότητα δέχθηκε το στόχο μείωσης των εκπομπών της στην περίοδο 2008-2012, όσον αφορά μια δέσμη αερίων θερμοκηπίου, κατά 8 % εν σχέσει προς τα επίπεδα του 1990.
- (3) Το πρωτόκολλο του Κιότο απαιτεί να έχουν επιτύχει τα συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος I του πρωτοκόλλου

- (4) Η απόφαση 93/389/ΕΟΚ ⁽⁴⁾ καθιέρωσε μηχανισμό παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο θερμοκηπίου στην Κοινότητα.

- (5) Αναγνωρίζοντας τη σημασία των επιβατικών αυτοκινήτων ως πηγής εκπομπών CO₂, η Επιτροπή πρότεινε κοινοτική στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα αυτά και βελτίωσης της οικονομίας καυσίμου. Στα συμπεράσματα της 25ης Ιουνίου 1996, το Συμβούλιο εξέφρασε ικανοποίηση για τη προσέγγιση της Επιτροπής.

- (6) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο είχαν διατυπώσει ένα στόχο 120 g/km (5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα για βενζινοκινητήρες και 4,5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα για πετρελαιοκινητήρες) ως μέση τιμή για τις εκπομπές CO₂ το 2005 (2010 το αργότερο).

- (7) Η Επιτροπή διεξάγει μελέτες προκειμένου να εκπονήσει, το συντομότερο, κατάλληλες προτάσεις σχετικά με εναρμονισμένες διαδικασίες για τη μέτρηση των ειδικών εκπομπών CO₂ των οφειλόμενων στα οχήματα κατηγορίας N₁, σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους ⁽⁵⁾.

- (8) Οι ειδικές εκπομπές CO₂ των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων μετρούνται με εναρμονισμένο τρόπο στην Κοινότητα σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στην οδηγία 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακος και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ ΕΕ C 231 της 23.7.1998, σ. 6 και ΕΕ C 83 της 25.3.1999, σ. 9.

⁽²⁾ ΕΕ C 40 της 15.2.1999, σ. 8.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1998 (ΕΕ C 98 της 9.4.1999, σ. 240), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 23ης Φεβρουαρίου 1999, (ΕΕ C 123 της 4.5.1999, σ. 13) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 2ας Δεκεμβρίου 1999 (ΕΕ C 194 της 11.7.2000, σ. 46). Απόφαση του Συμβουλίου της 16ης Μαΐου 2000 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Μαΐου 2000.

⁽⁴⁾ Απόφαση 93/389/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 1993, για ένα μηχανισμό παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου μέσα στην Κοινότητα (ΕΕ L 167 της 9.7.1993, σ. 31).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/91/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 11 της 16.11.1999, σ. 25).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 36· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/116/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 329 της 30.12.1993, σ. 39).

(9) Είναι αναγκαίο να καθιερωθούν διαδικασίες παρακολούθησης σε αντικειμενική βάση των ειδικών εκπομπών CO₂ των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων που πωλούνται σε ολόκληρη την Κοινότητα, προκειμένου να ελέγχεται η αποτελεσματικότητα της κοινοτικής στρατηγικής όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 1995, καθώς και η εφαρμογή των ρητών δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί από οργανώσεις κατασκευαστών αυτοκινήτων. Η παρούσα απόφαση θα εισαγάγει ένα τέτοιο σύστημα. Η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα εξετάσει το ταχύτερο την ανάγκη ενός νομικού πλαισίου για τις μελλοντικές συμφωνίες που θα συναφθούν με τις οργανώσεις κατασκευαστών αυτοκινήτων, το οποίο θα προβλέπει και τα ληπτέα μέτρα σε περίπτωση που οι εν λόγω συμφωνίες δεν αποδώσουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

(10) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, θα πρέπει να συλλέγονται από τα κράτη μέλη μόνον επίσημα στοιχεία που είναι σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

(11) Στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ προβλέπεται ότι ο κατασκευαστής συντάσσει πιστοποιητικό πιστότητας το οποίο πρέπει να συνοδεύει κάθε νέο επιβατηγό αυτοκίνητο και ότι τα κράτη μέλη πρέπει να επιτρέπουν την ταξινόμηση και τη θέση σε κυκλοφορία ενός νέου επιβατηγού αυτοκινήτου μόνον όταν αυτό συνοδεύεται από έγκυρο πιστοποιητικό πιστότητας.

(12) Πρόθεση της παρούσας απόφασης δεν είναι να εναρμονίσει τα εθνικά συστήματα ταξινόμησης των οχημάτων αλλά να τα αξιοποιήσει ώστε να συγκεντρωθεί ένας ελάχιστος αριθμός στοιχείων τα οποία απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία ενός κοινοτικού συστήματος με το οποίο θα παρακολουθούνται οι μέσοι όροι των ειδικών εκπομπών CO₂ των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων.

(13) Είναι σκόπιμο να συμπεριληφθούν όλα τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα τα κινούμενα μέσω εναλλακτικής πηγής ενέργειας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

(14) Το πρόγραμμα παρακολούθησης θα πρέπει να ισχύει μόνο για τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα τα οποία πρόκειται να ταξινομηθούν για πρώτη φορά στην Κοινότητα και τα οποία δεν έχουν ταξινομηθεί αλλού.

(15) Ότι είναι αναγκαία η διατήρηση επαφής μεταξύ Επιτροπής και κρατών μελών όσον αφορά τον έλεγχο της ποιότητας των στοιχείων ώστε να διασφαλίζεται ικανοποιητική εφαρμογή της εν λόγω απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με την παρούσα απόφαση καθιερώνεται πρόγραμμα για την παρακολούθηση του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομούνται στην Κοινότητα. Το εν

λόγω πρόγραμμα ισχύει μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα και τα οποία δεν έχουν ταξινομηθεί αλλού.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης νοείται ως:

1. «επιβατικό αυτοκίνητο»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας M₁, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ. Δεν περιλαμβάνονται τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ⁽¹⁾, ούτε τα οχήματα ειδικών χρήσεων, όπως ορίζονται στη δεύτερη περίπτωση του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
2. «πρωτοταξινομούμενο αυτοκίνητο»: κάθε επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται για πρώτη φορά στην Κοινότητα. Αποκλείονται σαφώς τα οχήματα που ταξινομούνται για δεύτερη φορά σε δεύτερο κράτος μέλος ή που έχουν ήδη ταξινομηθεί εκτός Κοινότητας·
3. «πιστοποιητικό πιστότητας»: το πιστοποιητικό που προσδιορίζεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
4. «ειδική εκπομπή CO₂»: για ένα δεδομένο επιβατικό αυτοκίνητο η εκπομπή που μετριέται σύμφωνα με την οδηγία 80/1268/ΕΟΚ, αναφέρεται στο παράρτημα VIII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και επισυνάπτεται στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου·
5. «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκρίνουσας αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου και για την εξασφάλιση της πιστότητας της παραγωγής. Δεν είναι απαραίτητο το πρόσωπο ή ο φορέας να συμμετέχει άμεσα σε όλες τις φάσεις της κατασκευής του οχήματος, του συστήματος, του εξαρτήματος ή της τεχνικής ενότητας που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας έγκρισης·
6. «μάρκα»: η εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή, η οποία αναφέρεται στο πιστοποιητικό πιστότητας και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου·
7. «μέγιστη καθαρή ισχύς» των νέων επιβατικών αυτοκινήτων: η μέγιστη ισχύς του κινητήρα που δηλώνεται στο πιστοποιητικό πιστότητας και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου και μετράται σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 89/1269/ΕΟΚ⁽²⁾·
8. «μάζα»: η μάζα του έτοιμου για κυκλοφορία αυτοκινήτου με το αμάξωμα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό πιστότητας και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου και ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
9. «κυβισμός κινητήρα»: ο κυβισμός του κινητήρα όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό πιστότητας και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου·
10. «τύπος καυσίμου»: ο τύπος καυσίμου για τον οποίο το αυτοκίνητο έλαβε αρχικά έγκριση τύπου και ο οποίος αναγράφεται στο πιστοποιητικό πιστότητας και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου·

⁽¹⁾ Οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως τύπου των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 225 της 10.8.1992, σ. 72)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

⁽²⁾ Οδηγία 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ισχύ των κινητήρων των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/21/ΕΚ (ΕΕ L 125 της 16.5.1997, σ. 31).

11. «αρχείο ταξινόμησης»: ένα ηλεκτρονικό αρχείο που περιέχει πληροφορίες σχετικά με την ταξινόμηση ενός συγκεκριμένου επιβατηγού αυτοκινήτου·
12. «τύπος», «παραλλαγή» και «έκδοση»: τα διαφοροποιημένα οχήματα ενός δεδομένου τύπου που δηλώνονται από τον κατασκευαστή, όπως περιγράφεται στο παράρτημα II Β της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, και εξατομικεύονται από τα αλφαριθμητικά διακριτικά τύπου, παραλλαγής και έκδοσης·
13. «όχημα εναλλακτικής πηγής ενέργειας»: κάθε όχημα με κινητήρα της κατηγορίας M₁, όπως ορίζεται στο παράρτημα II Β της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, το οποίο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ·
14. «τεκμηρίωση έγκρισης τύπου»: το πληροφοριακό τεύχος που περιέχει τον πληροφοριακό φάκελλο του κατασκευαστή, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου και τα αποτελέσματα των δοκιμών που αποστέλλουν οι εθνικές αρχές έγκρισης τύπου στις αντίστοιχες αρχές των άλλων κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 3

1. Για τους σκοπούς της καθιέρωσης του συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 1, τα κράτη μέλη συλλέγουν τις πληροφορίες που περιγράφονται στο παράρτημα I για κάθε επιβατηγό αυτοκίνητο που αναφέρεται στο άρθρο αυτό και το οποίο ταξινομείται στην επικράτειά τους.
2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είτε από την κοινοτική τεκμηρίωση έγκρισης τύπου είτε από το πιστοποιητικό πιστότητας.
3. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την εγκυρότητα και την ποιότητα των στοιχείων που συλλέγουν. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις πιθανές πηγές σφάλματος που περιγράφονται στο παράρτημα II, λαμβάνουν μέτρα για να ελαχιστοποιήσουν αυτά τα σφάλματα και κοινοποιούν στην Επιτροπή μια εκτίμηση, προϊόν στατιστικής ανάλυσης ή άλλων μεθόδων, του ποσοστού των ανακριβών στοιχείων μαζί με την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων που συλλέγουν, ενημερώνουν δε σχετικά την Επιτροπή όταν τους το ζητήσει. Βάσει των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή δύναται, σε συνεννόηση με το οικείο κράτος μέλος, να προτείνει προς μελέτη στο κράτος αυτό μέτρα για την περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων. Βάσει των ανωτέρω, το κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή για τις τυχόν επόμενες ενέργειες στις οποίες θα προβεί προκειμένου να βελτιώσει την ποιότητα των δεδομένων.

Άρθρο 4

1. Για κάθε ημερολογιακό έτος τα κράτη μέλη προσδιορίζουν, για κάθε κατασκευαστή και για το σύνολο των κατασκευαστών, τα ακόλουθα στοιχεία σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στο παράρτημα III:

- α) για κάθε τύπο καυσίμου χωριστά:
- i) το συνολικό αριθμό των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 1,
 - ii) τους μέσους όρους των ειδικών εκπομπών CO₂ των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 2·
- β) για κάθε τύπο καυσίμου και κάθε ξεχωριστή κατηγορία εκπομπών CO₂ κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 3:
- i) τον αριθμό των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων και
 - ii) τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 3 δεύτερο εδάφιο·
- γ) για κάθε τύπο καυσίμου και για κάθε ξεχωριστή κατηγορία μάζας, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 4:
- i) τον αριθμό των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων,
 - ii) τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 4 τρίτο εδάφιο,
 - iii) τη μέση μάζα, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 4 δεύτερο εδάφιο (¹)·
- δ) για κάθε τύπο καυσίμου και για κάθε ξεχωριστή κατηγορία μέγιστης καθαρής ισχύος, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 5:
- i) τον αριθμό των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων,
 - ii) τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 5 τρίτο εδάφιο,
 - iii) τη μέση μέγιστη καθαρή ισχύ, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 5 δεύτερο εδάφιο·
- ε) για κάθε τύπο καυσίμου και κατηγορία κυβισμού κινητήρα, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 6:
- i) τον αριθμό των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων,
 - ii) το μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 6 τρίτο εδάφιο,
 - iii) το μέσο κυβισμό του κινητήρα, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα III σημείο 6 δεύτερο εδάφιο.

2. Επιπλέον, όσον αφορά τα οχήματα εναλλακτικής πηγής ενέργειας, τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τον αριθμό των οχημάτων αυτών που ταξινομούνται στο εδαφός τους.

3. Αν ο τρόπος μέτρησης της μάζας των οχημάτων που ταξινομούνται στο εδαφός τους μεταβληθεί, τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

4. Τα στοιχεία που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 διαβιβάζονται ετησίως στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη. Η πρώτη διαβίβαση πραγματοποιείται το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2001. Οι μεταγενέστερες διαβιβάσεις ολοκληρώνονται μέχρι την 1η Απριλίου για τα στοιχεία παρακολούθησης που συλλέχθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα στοιχεία διαβιβάζονται υπό τη μορφή που καθορίζεται στο παράρτημα IV.

5. Αν τους το ζητήσει η Επιτροπή, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης το σύνολο των στοιχείων που συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 3.

(¹) Αν η μάζα του επιβατικού αυτοκινήτου, όπως αναγράφεται στην τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου ή στο πιστοποιητικό πιστότητας, δίδεται ταυτοχρόνως με μια μέγιστη και μια ελάχιστη τιμή, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν μόνο τη μέγιστη τιμή της μάζας του συγκεκριμένου αυτοκινήτου.

Άρθρο 5

Τα κράτη μέλη ορίζουν μια αρχή αρμόδια για τη συλλογή και διαβίβαση των στοιχείων παρακολούθησης και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά το αργότερο έξι μήνες αφότου τεθεί σε ισχύ η παρούσα απόφαση.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή, το αργότερο έξι μήνες αφότου τεθεί σε ισχύ η παρούσα απόφαση, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο σκοπεύουν να εφαρμόσουν τις διατάξεις της. Βάσει αυτών των εκθέσεων, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες ή να απαιτήσει, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη, την πραγματοποίηση αλλαγών στους προτεινόμενους όρους εφαρμογής.

Άρθρο 7

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος παρακολούθησης που καθιερώνεται με την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 8

Τα στοιχεία, που θα συλλεγούν στο πλαίσιο του προγράμματος παρακολούθησης, αρχής γενομένης από το έτος 2003, χρησιμοποιούνται ως βάση για την εξέταση των κατά πόσον τηρούνται οι

υποχρεώσεις που ανέλαβε εθελοντικά η αυτοκινητοβιομηχανία έναντι της Επιτροπής να μειώσει τις εκπομπές όλων των οχημάτων με κινητήρα, και, ενδεχομένως, για την αναθεώρησή τους.

Άρθρο 9

Για κάθε ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση βασισμένη στα στοιχεία παρακολούθησης που λαμβάνει από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 10

Στις εκθέσεις για τα ενδιάμεσα έτη-στόχους και για τα τελικά έτη-στόχους ⁽¹⁾ διευκρινίζεται κατά πόσον η μείωση οφείλεται σε τεχνικά μέτρα που εφήρμοσαν οι κατασκευαστές, ή σε άλλους λόγους, όπως αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών.

Άρθρο 11

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 22 Ιουνίου 2000.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. SÓCRATES

⁽¹⁾ Σύσταση 1999/125/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 49),
σύσταση 2000/303/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 55) και
σύσταση 2000/304/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 57).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Στοιχεία που συλλέγονται και διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη για τους σκοπούς του προγράμματος παρακολούθησης των CO₂ των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων

Προκειμένου να λειτουργήσει ένα σύστημα παρακολούθησης των ειδικών εκπομπών CO₂ των νέων επιβατηγών αυτοκινήτων σε κοινοτική κλίμακα, τα κράτη μέλη συλλέγουν έναν ελάχιστο αριθμό πληροφοριών για κάθε νέο πρωτοταξινομούμενο στην Κοινότητα επιβατικό αυτοκίνητο. Μόνο τα καύσιμα και τα προώστικά συστήματα που περιλαμβάνονται στην κοινοτική νομοθεσία περί έγκρισης τύπου λαμβάνονται υπόψη.

Όταν ένα νέο επιβατικό αυτοκίνητο πρωτοταξινομείται στην Κοινότητα, συλλέγονται και καταγράφονται από τα μέλη τα ακόλουθα στοιχεία:

- ειδικές εκπομπές CO₂ (g/km),
 - τύπος καυσίμου (π.χ. βενζίνη, πετρέλαιο ντίζελ),
 - κατασκευαστής,
 - μάζα (kg),
 - μέγιστη καθαρή ισχύς (kW),
 - κυβισμός κινητήρα (cm³).
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ποιότητα και ακρίβεια των στοιχείων

1. Εισαγωγή

Οι κατασκευαστές μπορούν να διαφοροποιήσουν τους τύπους επιβατικών αυτοκινήτων τους σε παραλλαγές και, περαιτέρω ακόμα, σε εκδόσεις. Για οποιοδήποτε δεδομένο αυτοκίνητο τα ακριβέστερα στοιχεία για τις εκπομπές CO₂ είναι αυτά που αναφέρονται στη συγκεκριμένη έκδοση στην οποία το αυτοκίνητο ανήκει. Για τους σκοπούς του προγράμματος παρακολούθησης, τα κράτη μέλη πρέπει επομένως να συλλέγουν μόνο τα στοιχεία που αφορούν κάθε συγκεκριμένη έκδοση.

2. Χρήση της τεκμηρίωσης έγκρισης τύπου ως πηγής στοιχείων παρακολούθησης

- α) Οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ των αυτοκινήτων (ή εισάγονται σε ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων για μεταγενέστερη χρήση σε πρόγραμμα παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ των αυτοκινήτων) πρέπει να προέρχονται από το επίσημο δελτίο πληροφοριών που συνοδεύει την κοινοποίηση της χορήγησης της έγκρισης τύπου, η οποία γνωστοποιείται από τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου, σε κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.
- β) Το δελτίο πληροφοριών που αποστέλλουν οι εθνικές αρχές έγκρισης τύπου μπορεί να περιέχει στοιχεία που αφορούν πολλές διαφορετικές εκδόσεις. Είναι επομένως σημαντικό να προσδιορίζονται σωστά στο δελτίο πληροφοριών τα κατάλληλα στοιχεία για κάθε νέο επιβατικό αυτοκίνητο που καλύπτεται από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης. Τα στοιχεία για μια συγκεκριμένη έκδοση πρέπει επομένως να επιλέγονται βάσει των αριθμών τύπου, «παραλλαγής» και «έκδοσης», όπως εμφανίζονται στο πιστοποιητικό πιστότητας. Το πιστοποιητικό πιστότητας περιέχει απαραίτητως στοιχεία σχετικά με τη συγκεκριμένη έκδοση ενός δεδομένου τύπου αυτοκινήτου.

3. Πιθανές πηγές σφάλματος

- α) Εξαγωγή των στοιχείων που αφορούν μια συγκεκριμένη έκδοση από την τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου

Η χρήση της τεκμηρίωσης έγκρισης τύπου ως πηγής των στοιχείων παρακολούθησης για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης εμπερικλείει δύο σημαντικές πιθανές πηγές σφάλματος. Η πρώτη, αφορά τη μεταφορά των στοιχείων που περιέχονται στο φάκελο πληροφοριών από γραπτή σε ηλεκτρονική μορφή για να χρησιμοποιηθούν σε βάση δεδομένων η οποία περιέχει τα σχετικά με την έγκριση τύπου στοιχεία. Αυτή η πηγή σφάλματος αφορά κυρίως ανθρώπινο λάθος. Η δεύτερη, αφορά την ορθή ανάκτηση στοιχείων από τις ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων που περιέχουν τα σχετικά με την έγκριση τύπου στοιχεία. Τα στοιχεία που αφορούν τη σωστή έκδοση πρέπει να προσδιορίζονται στις βάσεις αυτές μόνο με το συνδυασμό των αριθμών τύπου, παραλλαγής και έκδοσης που περιέχονται στο πιστοποιητικό πιστότητας.

- β) Μεταφορά στοιχείων από το πιστοποιητικό πιστότητας σε ηλεκτρονικό αρχείο ταξινόμησης

Όταν τα στοιχεία λαμβάνονται από το χάρτινο πιστοποιητικό πιστότητας και εισάγονται σε ηλεκτρονικό αρχείο ταξινόμησης, κατά τη διαδικασία ταξινόμησης ενός νέου επιβατικού αυτοκινήτου, υπάρχει κίνδυνος να εισαχθούν ανακριβή στοιχεία, το πιθανότερο λόγω ανθρώπινου λάθους.

- γ) Αυτοματοποιημένη μεταφορά στοιχείων από τους κατασκευαστές στις αρχές ταξινόμησης

Σε μερικά κράτη μέλη, οι κατασκευαστές καλούνται να διαβιβάζουν τα στοιχεία που περιέχονται στο πιστοποιητικό πιστότητας στις αρχές ταξινόμησης (ή απευθείας στα αρχεία ταξινόμησης) με ηλεκτρονικό τρόπο. Υπάρχει φυσικά η πιθανότητα να διαβιβαστούν ανακριβή στοιχεία και θα πρέπει επομένως να επικυρώνεται η αξιοπιστία των συστημάτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Μεθοδολογία για τον προσδιορισμό των στοιχείων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων

Στο παρόν παράρτημα περιγράφονται τα στοιχεία παρακολούθησης που πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Τα στοιχεία παρακολούθησης προέρχονται από επεξεργασία των στοιχείων που συλλέγονται κατά την πρώτη ταξινόμηση των νέων επιβατικών αυτοκινήτων (τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα I) σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται κατωτέρω. Η ακριβής μορφή υπό την οποία πρέπει να κοινοποιούνται αυτές οι πληροφορίες στην Επιτροπή περιγράφεται στο παράρτημα IV.

Μόνο τα καύσιμα και τα προωστικά συστήματα που περιλαμβάνονται στην κοινοτική νομοθεσία περί έγκρισης τύπου λαμβάνονται προς το παρόν υπόψη. Στο πρόγραμμα παρακολούθησης περιλαμβάνονται μόνον οι πληροφορίες σχετικά με τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα που δεν έχουν ήδη ταξινομηθεί στην Κοινότητα. Τα επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί προγενέστερα εντός της Κοινότητας ή αλλού αποκλείονται ρητώς από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

1. Αριθμός πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων, με διάκριση ανά τύπο καυσίμου (N_f)

Για κάθε χωριστό τύπο καυσίμου (π.χ. βενζίνη και πετρέλαιο ντίζελ), τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τον αριθμό νέων επιβατικών αυτοκινήτων που πρωτοταξινομούνται στην επικράτειά τους. Για κάθε τύπο καυσίμου f , ο αριθμός νέων επιβατικών αυτοκινήτων που πρωτοταξινομούνται συμβολίζεται ως N_f .

2. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων για κάθε τύπο καυσίμου ($S_{f,ave}$)

Ο μέσος όρος των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων για κάθε τύπο καυσίμου (ο οποίος συμβολίζεται ως $S_{f,ave}$) προσδιορίζεται από το άθροισμα των ειδικών εκπομπών CO₂ κάθε μεμονωμένου πρωτοταξινομούμενου αυτοκινήτου ενός συγκεκριμένου τύπου καυσίμου S_f διαιρούμενο με το συνολικό αριθμό πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων του ίδιου τύπου καυσίμου N_f .

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

3. Κατανομή των νέων επιβατικών αυτοκινήτων συναρτήσει των εκπομπών CO₂

Πρέπει να καταγράφεται ο αριθμός των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων για κάθε τύπο καυσίμου τα οποία εμπίπτουν σε κάθε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες εκπομπών CO₂: < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450, > 450 g/km.

Αν $N_{f,c}$ είναι ο αριθμός νέων αυτοκινήτων μιας συγκεκριμένης κατηγορίας c εκπομπών CO₂ και ενός συγκεκριμένου τύπου καυσίμου f , τότε ο μέσος όρος $C_{f,c,ave}$ των εκπομπών CO₂ αυτών των οχημάτων υπολογίζεται ως το άθροισμα των εκπομπών CO₂ κάθε νέου αυτοκινήτου $C_{f,c}$ διαιρούμενο διά $N_{f,c}$:

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

4. Κατανομή των νέων επιβατικών αυτοκινήτων συναρτήσει της μάζας

Για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες μάζας: < 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 και > 2 800 kg, πρέπει να καταγράφονται: ο αριθμός πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων για κάθε τύπο καυσίμου, η μέση μάζα καθώς και οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ αυτών των οχημάτων.

Εάν $N_{f,m}$ είναι ο αριθμός νέων αυτοκινήτων μιας συγκεκριμένης κατηγορίας μάζας m και ενός συγκεκριμένου τύπου καυσίμου f , τότε η μέση μάζα $M_{f,m,ave}$ αυτών των οχημάτων υπολογίζεται ως το άθροισμα των μεμονωμένων μαζών $M_{f,m}$ κάθε νέου αυτοκινήτου διαιρούμενο διά $N_{f,m}$:

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

Εάν $S_{f,m}$ είναι η ειδική εκπομπή CO₂ των μεμονωμένων αυτοκινήτων μιας συγκεκριμένης κατηγορίας μάζας και τύπου καυσίμου τότε, κατ' αναλογία, η μέση ειδική εκπομπή CO₂ αυτών των οχημάτων δίνεται από τον τύπο:

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

5. Κατανομή των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων συναρτήσει της μέγιστης καθαρής ισχύος

Για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες μέγιστης καθαρής ισχύος, < 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, πρέπει να καταγράφονται: ο αριθμός πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων για κάθε τύπο καυσίμου, η μέση μέγιστη καθαρή ισχύς, καθώς και οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ αυτών των οχημάτων.

Εάν $N_{f,p}$ είναι ο αριθμός νέων αυτοκινήτων για μια συγκεκριμένη κατηγορία ισχύος p και τύπο καυσίμου f , τότε η μέση καθαρή ισχύς $P_{f,p,ave}$ αυτών των οχημάτων υπολογίζεται ως το άθροισμα των μεμονωμένων τιμών μέγιστης καθαρής ισχύος $P_{f,p}$ κάθε νέου αυτοκινήτου διαιρούμενο διά $N_{f,p}$:

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

Εάν $S_{f,p}$ είναι η ειδική εκπομπή CO₂ των μεμονωμένων αυτοκινήτων μιας συγκεκριμένης κατηγορίας ισχύος κινητήρα και ενός συγκεκριμένου τύπου καυσίμου, τότε, κατ' αναλογία, η μέση ειδική εκπομπή CO₂ αυτών των οχημάτων δίνεται από τον τύπο:

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

6. Κατανομή των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων συναρτήσει του κυβισμού κινητήρα

Για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες κυβισμού κινητήρα: < 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, 2 601-3 000, 3 001-3 500, 3 501-4 500, > 4 500 cm³ πρέπει να καταγράφονται: ο αριθμός πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων για κάθε τύπο καυσίμου, ο μέσος κυβισμός κινητήρα, καθώς και οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ αυτών των οχημάτων.

Εάν $N_{f,c}$ είναι ο αριθμός νέων αυτοκινήτων για μια συγκεκριμένη κατηγορία κυβισμού κινητήρα c και ένα συγκεκριμένο τύπο καυσίμου f , τότε ο μέσος κυβισμός κινητήρα $C_{f,c,ave}$ αυτών των οχημάτων υπολογίζεται ως το άθροισμα των μεμονωμένων κυβισμών κινητήρα $C_{f,c}$ κάθε νέου αυτοκινήτου διαιρούμενο διά $N_{f,c}$:

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

Εάν $S_{f,c}$ είναι η ειδική εκπομπή CO₂ των μεμονωμένων αυτοκινήτων μιας συγκεκριμένης κατηγορίας κυβισμού κινητήρα και ενός συγκεκριμένου τύπου καυσίμου, τότε, κατ' αναλογία, η μέση ειδική εκπομπή CO₂ αυτών των οχημάτων δίνεται από τον τύπο:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Μορφή των διαβιβαστέων στην Επιτροπή στοιχείων παρακολούθησης

Στη συνέχεια παρουσιάζεται συνοπτικά η μορφή υπό την οποία τα κράτη μέλη οφείλουν να διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα στοιχεία παρακολούθησης, υπολογιζόμενα σύμφωνα με τη μεθοδολογία του παραρτήματος III.

1. Ειδικές εκπομπές CO₂ υπολογιζόμενες ως μέσος όρος όλων των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων ενός συγκεκριμένου τύπου καυσίμου

Για κάθε διαφορετικό τύπο καυσίμου τα κράτη μέλη παρέχουν τον αριθμό των πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων και τη μέση τιμή των ειδικών εκπομπών CO₂ των αυτοκινήτων αυτών. Τα στοιχεία υποβάλλονται σε μορφή πίνακα, όπως παρουσιάζεται κατωτέρω, όπου οι τιμές εκπομπών CO₂ στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο.

Τύπος καυσίμου	Αριθμός πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων	Μέσες ειδικές εκπομπές CO ₂ g/km
Βενζίνη	...	...
Ντίζελ	...	...
...	...	

2. Μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ ανά κατασκευαστή και τύπο καυσίμου

Τα στοιχεία σχετικά με όλα τα πρωτοταξινομούμενα επιβατικά αυτοκίνητα νέας ταξινόμησης πρέπει να ομαδοποιούνται ανά κατασκευαστή και να υποδιαιρούνται περαιτέρω ανά τύπο καυσίμου (π.χ. βενζίνη και πετρέλαιο ντίζελ). Για κάθε υποομάδα, τα κράτη μέλη υποβάλλουν όλες τις μέσες τιμές των ειδικών εκπομπών CO₂ και τους αριθμούς επιβατικών αυτοκινήτων στα οποία βασίζονται. Τα απαραίτητα στοιχεία διαβιβάζονται υπό μορφή πίνακα όπως παρουσιάζεται κατωτέρω. Και εδώ οι τιμές εκπομπών CO₂ στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο.

Κατασκευαστής	Τύπος καυσίμου	Αριθμός πρωτοταξινομούμενων αυτοκινήτων	Μέσες ειδικές εκπομπές CO ₂ g/km
...	Βενζίνη	...	...
...	Ντίζελ	...	...
...	...	...	

3. Κατανομή των νέων επιβατικών αυτοκινήτων συναρτήσει των εκπομπών CO₂

Για κάθε διαφορετικό τύπο καυσίμου τα κράτη μέλη παρέχουν τον αριθμό νέων επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί σε κάθε χωριστή κατηγορία εκπομπών CO₂ ανά κατασκευαστή και για το σύνολο όλων των κατασκευαστών, σύμφωνα με το ακόλουθο σχήμα.

Κατασκευαστής													
Τύπος καυσίμου	Αριθμοί πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων ανά κατηγορία εκπομπών 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
Βενζίνη													
Μέσες εκπομπές CO ₂													
Ντίζελ													
Μέσες εκπομπές CO ₂													

Σύνολο κατασκευαστών

Τύπος καυσίμου	Αριθμοί πρωτοταξινομούμενων επιβατικών αυτοκινήτων ανά κατηγορία εκπομπών 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
Βενζίνη													
Μέσες εκπομπές CO ₂													
Ντίζελ													
Μέσες εκπομπές CO ₂													

4. Κατανομή των νέων επιβατικών αυτοκινήτων συναρτήσει της μάζας, ισχύος και κυβισμού κινητήρα

Για τα χαρακτηριστικά των οχημάτων — μάζα, ισχύς και κυβισμός κινητήρα — έχουν καθοριστεί κατηγορίες και για κάθε κατηγορία πρέπει να διαβιβάζονται συγκεντρωτικά στοιχεία. Τα στοιχεία που απαιτούνται, ανά κατασκευαστή και για το σύνολο των κατασκευαστών, αφορούν τον αριθμό πρωτοταξινομούμενων οχημάτων σε κάθε κατηγορία, τη μέση τιμή της ιδιότητας (μάζα, ισχύς, κυβισμός κινητήρα) και τη μέση τιμή των ειδικών εκπομπών CO₂ των επιβατικών αυτοκινήτων κάθε κατηγορίας. Οι τιμές της μάζας, ισχύος και κυβισμού κινητήρα και των ειδικών εκπομπών CO₂ πρέπει να καταχωρούνται στρογγυλοποιημένες στον πλησιέστερο ακέραιο.

