

32000D1753

2000.8.10.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 202/1

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1753/2000/EK HATÁROZATA
(2000. június 22.)
az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében ⁽³⁾ megállapított eljárásnak megfelelően, és az Egyeztető Bizottság által 2000. március 9-én jóváhagyott közös szöveg értelmében,

mivel:

- (1) Az ENSZ éghajlatváltozási keretegyezményének végső célja a légkörben található, üvegházhatást okozó gázok koncentrációjának megtartása egy olyan szinten, amelynél elkerülhető az éghajlati rendszerbe való veszélyes emberi beavatkozás kockázata. Az ENSZ éghajlatváltozási keretegyezményéhez csatlakozó, az 1997. decemberi Kiotói Konferencián elfogadott Kiotói Jegyzőkönyv rendelkezik az üvegházhatást okozó gázok koncentrációjának csökkentéséről.
- (2) A Kiotói Jegyzőkönyv értelmében a Közösség elfogadta azt a célkitűzést, hogy a 2008-tól 2012-ig terjedő időszakban az üvegházhatást okozó gázok egy csoportjának koncentrációját az 1990-es szinthez képest 8 %-kal kell csökkenteni.
- (3) A Kiotói Jegyzőkönyv előírja, hogy a Jegyzőkönyv I. mellékletében említett felek 2005-ig kimutatható haladást érjenek el ez irányú kötelezettségeikben.

- (4) A 93/389/EGK határozat ⁽⁴⁾ létrehozott egy rendszert a Közösségben a CO₂ és más, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának ellenőrzésére.
- (5) A Bizottság – elismerve, hogy CO₂-ot nagyrészt a személygépkocsik bocsátanak ki – egy közösségi stratégiát javasolt a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére és a tüzelőanyag-fogyasztás gazdaságosságának javítására. A Tanács az 1996. június 25-i következtetéseiben üdvözölte a Bizottság elgondolását.
- (6) Az Európai Parlament és a Tanács célként fogalmazta meg a 120 g/km-es (Otto-motoroknál 5 liter/100 km és dízel-motoroknál 4,5 liter/100 km) CO₂-kibocsátási átlagértéket 2005-re (legkésőbb 2010-re).
- (7) A Bizottság jelenleg is tanulmányokat folytat azzal a céllal, hogy amilyen gyorsan csak lehet, megfelelő javaslatokat dolgozzon ki az N₁ kategóriájú járművek CO₂-kibocsátásának mérésére vonatkozó összehangolt eljárásokról, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ II. mellékletének megfelelően.
- (8) Az új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását a Közösségben összehangolt alapelvek alapján kell mérni a gépjárművek széndioxid-kibocsátásáról és tüzelőanyag-fogyasztásáról szóló, 1980. december 16-i 80/1268/EGK tanácsi irányelvben ⁽⁶⁾ meghatározott módszer szerint.

⁽¹⁾ HL C 231., 1998.7.23., 6. o. és HL C 83., 1999.3.25., 9. o.

⁽²⁾ HL C 40., 1999.2.15., 8. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1998. december 17-i véleménye (HL C 98., 1999.4.9., 240. o.), a Tanács 1999. február 23-i közös álláspontja (HL C 123., 1999.5.4., 13. o.) és az Európai Parlament 1999. december 2-i határozata (HL C 194., 2000.7.11., 46. o.). A Tanács 2000. május 16-i határozata és az Európai Parlament 2000. május 17-i határozata.

⁽⁴⁾ A Tanács 1993. június 24-i 93/389/EGK határozata a Közösségben a CO₂ és más, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának ellenőrzéséről (HL L 167., 1993.7.9., 31. o.)

⁽⁵⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. irányelv, amit legutóbb az Európai Parlament és a Tanács 98/91/EK irányelve (HL L 11., 1999.1.16., 25. o.) módosított

⁽⁶⁾ HL L 375., 1980.12.31., 36. o. Irányelv, amelyet legutóbb a 93/116/EK bizottsági irányelv (HL L 329., 1993.12.30., 39. o.) módosított.

- (9) Objektív ellenőrzési módszereket kell kidolgozni a Közösségben eladott új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozóan az 1995. december 20-i bizottsági közleményben közzétett közösségi stratégia hatékonyságának, valamint a személygépkocsi-gyártók által formálisan vállalt kötelezettségek teljesítésének ellenőrzése céljából. Ez a határozat ilyen rendszert vezet be. A Bizottság bejelentette, hogy amint lehetséges, a személygépkocsi-gyártók szervezeteivel áttekinti a jövőbeni megállapodások jogi kereteinek szükségességét, beleértve az olyan intézkedéseket is, amelyeket akkor kell majd meghozni, ha ezek a megállapodások nem működnek.
- (10) E határozat alkalmazásában a tagállamok csak a 70/156/EGK irányelvnek megfelelő hivatalos adatokat gyűjthetik össze.
- (11) A 70/156/EGK irányelv előírja, hogy a gyártóknak minden új személygépkocsihoz megfelelőségi igazolást kell kiadniuk, és hogy a tagállamok csak akkor engedélyezhetik új személygépkocsi nyilvántartásba vételét, illetve forgalomba helyezését, ha az rendelkezik érvényes megfelelőségi igazolással.
- (12) Ez a határozat nem kívánja összehangolni a nemzeti járműnyilvántartó rendszereket, hanem fel kívánja használni ezeket az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző közösségi rendszer megfelelő működéséhez szükséges minimális adatbázis összeállítására céljából.
- (13) Kívánatos bevonni e körbe a 70/156/EGK irányelv hatálya alá tartozó valamennyi új, alternatív meghajtású személygépkocsit is.
- (14) Egy ilyen ellenőrző rendszert csak azokra az új személygépkocsikra lehet alkalmazni, amelyeket első alkalommal vettek nyilvántartásba a Közösségben, és előzőleg máshol még nem vettek nyilvántartásba.
- (15) E határozat megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében az adatok minőségének ellenőrzése terén szükséges a kapcsolattartás a Bizottság és a tagállamok között.
- tartoznak e határozat hatálya alá a 92/61/EGK irányelv⁽¹⁾ hatálya alá tartozó járművek, és azok a különleges rendelkezésű járművek, amelyeket a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának második francia bekezdése határoz meg;
- (2) az „újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsi” olyan személygépkocsi, amelyet első alkalommal vettek nyilvántartásba a Közösségben. Kifejezetten nem tartoznak ide azok a járművek, amelyeket egy második tagállamban újra nyilvántartásba vettek, vagy előzőleg a Közösségen kívül kerültek nyilvántartásba;
- (3) „megfelelőségi igazolás” a 70/156/EGK irányelv 6. cikke szerinti igazolás;
- (4) a „fajlagos CO₂-kibocsátás” egy meghatározott személygépkocsinak a 80/1268/EGK irányelvnek megfelelően mért, a 70/156/EGK irányelv VIII. mellékletében rögzített és a típusjóváahagyási dokumentációban szereplő CO₂-kibocsátása;
- (5) „gyártó” a típus-jóváahagyási folyamat valamennyi mozzanatában és a gyártmány megfelelőségének biztosításában illetékes hatóság előtt felelős személy vagy szervezet. E személynek vagy szervezetnek nem kell feltétlenül közvetlenül közreműködnie a jármű, a rendszer, az alkatrész vagy a jóváahagyási folyamat tárgyát képező külön műszaki egység gyártásának valamennyi szakaszában;
- (6) a „márka” a gyártó kereskedelmi neve, amely megjelenik a megfelelőségi igazolásban és a típus-jóváahagyási dokumentációban;
- (7) az „új személygépkocsik maximális nettó teljesítménye” az a maximális motorteljesítmény, amely a megfelelőségi igazolásban és a típus-jóváahagyási dokumentációban szerepel, és amelyet a 80/1269/EGK irányelvnek⁽²⁾ megfelelően mértek;
- (8) a „tömeg” a személygépkocsinak a megfelelőségi igazolásban és a típus-jóváahagyási dokumentációban szereplő, a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározott tömege karosszériával, üzemképes állapotban;

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Ez a határozat egy rendszert alakít ki a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának ellenőrzésére. Csak azokra a személygépkocsikra lehet alkalmazni, amelyeket első alkalommal vesznek nyilvántartásba a Közösségben, és előzőleg máshol még nem vették nyilvántartásba.

2. cikk

Ennek a határozatnak az alkalmazásában:

- (1) „személygépkocsi” minden M₁ kategóriájú gépjármű, amelynek fogalmát a 70/156/EGK irányelv II. melléklete határozza meg, és a 80/1268/EGK irányelv hatálya alá tartozik. Nem

- (9) a „motor-lökettérfogat” a motornak a megfelelőségi igazolásban és a típus-jóváahagyási dokumentációban szereplő lökettérfogata;
- (10) a „tüzelőanyag-típus” az a tüzelőanyag, amellyel a személygépkocsit eredetileg típusa szerint jóváhagyták, és a megfelelőségi igazolásban, valamint a típus-jóváahagyási dokumentációban szerepel;

⁽¹⁾ A Tanács 1992. június 30-i 92/61/EGK irányelve a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváahagyásáról (HL L 225., 1992.8.10., 72. o.). Az 1994-es csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

⁽²⁾ A Tanács 1980. december 16-i 80/1269/EGK irányelve a gépjárművek motorteljesítményére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 375., 1980.12.31., 46. o.), amelyet legutóbb a 97/21/EK irányelv (HL L 125., 1997.5.16., 31. o.) módosított.

- (11) „nyilvántartási fájl” az az elektronikus dokumentum, amely egy adott személygépkocsi nyilvántartásba vételére vonatkozó információkat tartalmazza;
- (12) a „típus”, „változat” és „kivitel” egy adott márkának a gyártó által a 70/156/EGK irányelv IIB. mellékletében foglaltak szerint megadott, egymástól megkülönböztetett járművei, amelyeket alfanumerikus karaktercsoport azonosít egyértelműen típus-, változat- és kivitel szerint;
- (13) „alternatív meghajtású jármű” a 70/156/EGK irányelv IIB. melléklete által meghatározott valamennyi M₁ kategóriájú gépjármű, amely nem tartozik a 80/1268/EGK irányelv hatálya alá;
- (14) „típus-jóváhagyási dokumentáció” az az információs csomag, amely magában foglalja az információs dokumentumot, a típus-jóváhagyási bizonyítványt és azokat a vizsgálati eredményeket, amelyeket a nemzeti típusjóváhagyó hatóságok között adnak közre a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (5) és (6) bekezdésének megfelelően.

3. cikk

(1) Az 1. cikkben szereplő rendszer kialakítása céljából a tagállamok az 1. cikkben említett és a saját területükön nyilvántartásba vett járművekre vonatkozóan összegyűjtik az I. mellékletben meghatározott információkat.

(2) A tagállamok számára megengedett, hogy az (1) bekezdésben említett információkat akár a közösségi típus-jóváhagyási dokumentációból, akár a megfelelőségi igazolásból emeljék ki.

(3) A tagállamok felelősek az általuk összegyűjtött adatok érvényességéért és minőségéért. A tagállamok tekintetbe veszik a II. mellékletben felsorolt lehetséges hibaforrásokat, intézkedéseket tesznek, hogy a hibák számát a lehető legkisebbre csökkentsék, és egy – statisztikai elemzéssel vagy egyéb módszerrel készített – értékelést küldenek a Bizottságnak a hibás adatok arányáról, valamint a 4. cikk (4) bekezdésében említett jelentést.

(4) A tagállamok intézkedéseket tesznek az általuk összegyűjtött adatok minőségének javítása érdekében, és erről tájékoztatják a Bizottságot, amennyiben az kéri. Ezen információk alapján a Bizottság – az érintett tagállammal konzultálva – intézkedéseket javasolhat a tagállamnak az adatok minőségének további javítása érdekében, a tagállam mérlegeli a javaslatot. Ennek alapján a tagállam tájékoztatja a Bizottságot azokról a további intézkedésekről, amelyeket adott esetben az adatok minőségének javítása érdekében még meg fog tenni.

4. cikk

(1) A tagállamok minden naptári évben a III. mellékletben leírt módszereknek megfelelően gyártónként és a gyártók összességére vonatkozóan meghatározzák a következőket:

- a) minden egyes tüzelőanyag-típusra:
- az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma, ahogy azt a III. melléklet 1. pontja előírja;
 - az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása, ahogy azt a III. melléklet 2. pontja előírja;
- b) minden tüzelőanyag-típusra és minden egyes, a III. melléklet 3. pontjában meghatározott CO₂-kibocsátási kategóriára:
- az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma;
 - az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás, ahogy azt a III. melléklet 3. pontjának második albekezdése előírja;
- c) minden tüzelőanyag-típusra és minden egyes, a III. melléklet 4. pontjában előírt tömegkategóriára:
- az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma;
 - az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás, ahogy azt a III. melléklet 4. pontjának harmadik albekezdése előírja;
 - az átlagos tömeg, ahogy azt a III. melléklet 4. pontjának második albekezdése ⁽¹⁾ előírja;
- d) minden tüzelőanyag-típusra és minden egyes, a III. melléklet 5. pontjában előírt maximális nettó teljesítménykategóriára:
- az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma;
 - az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás, ahogy azt a III. melléklet 5. pontjának harmadik albekezdése előírja;
 - az átlagos maximális nettó teljesítmény, ahogy azt a III. melléklet 5. pontjának második albekezdése előírja;
- e) minden tüzelőanyag-típusra és minden egyes, a III. melléklet 6. pontjában előírt motorlöketterfogató-kategóriára:
- az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma;
 - az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás, ahogy azt a III. melléklet 6. pontjának harmadik albekezdése előírja;
 - a motor átlagos löketterfogata, ahogy azt a III. melléklet 6. pontjának második albekezdése előírja;

(2) Ezenkívül az alternatív meghajtású járművekre vonatkozóan a tagállamok meghatározzák a saját területükön nyilvántartásba vett ilyen járművek számát.

(3) Ha a tagállamok megváltoztatják a területükön nyilvántartásba vett járművek tömegmérési módszerét, arról tájékoztatják a Bizottságot.

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett információkat a tagállamok évente továbbítják a Bizottsághoz. Első alkalommal legkésőbb 2001. július 1-jén. Ezt követően minden év április elsejéig továbbítják az előző naptári évben összegyűjtött adatokat, a IV. mellékletben előírt formátumban.

(5) A Bizottság kérésére a tagállamok a 3. cikknek megfelelően összegyűjtött teljes adatbázist is továbbítják.

⁽¹⁾ Ha egy személygépkocsi tömege a típus-jóváhagyási dokumentációban vagy a megfelelőségi igazolásban minimum és maximum értékkel is szerepel, akkor a tagállam csak azt az értéket közli, amely a személygépkocsinak a maximális tömegét jelzi.

5. cikk

A tagállamok az ellenőrzési adatok összegyűjtésére és továbbítására kijelölnek egy illetékes hatóságot, és erről e határozat hatálybalépését követő hat hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot.

6. cikk

A tagállamok a határozat hatálybalépését követő hat hónapon belül jelentést küldenek a Bizottságnak arról, hogyan szándékoznak végrehajtani annak intézkedéseit. A jelentések alapján a Bizottság további információt kérhet, vagy a tagállamokkal egyeztetve kérheti a javasolt végrehajtási módszerek megváltoztatását.

7. cikk

A Bizottság legkésőbb 2002. december 31-ig jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az e határozat által kialakított ellenőrző rendszer működéséről.

8. cikk

A 2003. évtől kezdődően az ellenőrző rendszer keretében összegyűjtött adatok szolgálnak alapul – a Bizottság és a személygépkocsi-ipar közötti megállapodás szerint – a gépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó

önkéntes iparági kötelezettségvállalások ellenőrzésére, és adott esetben felülvizsgálatára.

9. cikk

A Bizottság minden naptári évben jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamoktól kapott ellenőrző adatok alapján.

10. cikk

A közbeeső célok és a végső célok jelentései ⁽¹⁾

kimutatják, hogy a csökkenések a gyártók által végrehajtott műszaki intézkedéseknek vagy egyéb intézkedéseknek, úgymint a fogyasztók viselkedésében bekövetkezett változásoknak tulajdoníthatók-e.

11. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Luxembourgban, 2000. június 22-én.

a Parlament részéről

az elnök

N. FONTAINE

a Tanács részéről

az elnök

J. SÓCRATES

⁽¹⁾ 1999/125/EK bizottsági ajánlás (HL L 40., 1999.2.13., 49. o.),
2000/303/EK bizottsági ajánlás (HL L 100., 2000.4.20., 55. o.)
és 2000/304/EK bizottsági ajánlás (HL L 100., 2000.4.20., 57. o.).

I. MELLÉKLET

Az új személygépkocsik CO₂-kibocsátásának ellenőrző rendszeréhez a tagállamok által összegyűjtendő és továbbítendő adatok

Az egész Közösségre kiterjedő, az új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző rendszer keretében a tagállamok egy minimális mennyiségű információt gyűjtenek össze minden olyan új személygépkocsiról, amelyet a Közösségben első alkalommal vesznek nyilvántartásba. Csak a Közösség típus-jóváhagyási jogszabályaiban szereplő tüzelőanyagokat és hajtórendszereket kell figyelembe venni.

A tagállamok a következő adatokat gyűjtik össze és tárolják, amikor egy új személygépkocsit első alkalommal vesznek nyilvántartásba a Közösségben:

- fajlagos CO₂-kibocsátás (g/km),
 - tüzelőanyag-típus (pl. benzin, gázolaj),
 - gyártó,
 - tömeg (kg),
 - maximális névleges teljesítmény (kW),
 - motor-lökettérfogat (cm³).
-

II. MELLÉKLET

Az adatok minősége és pontossága1. *Bevezetés*

A gyártók az azonos típusú személygépkocsikon belül különböző változatokat különböztethetnek meg, amelyek még kivitel szerint is tagolódhatnak. Bármely adott személygépkocsira a legpontosabb CO₂-kibocsátási adatok azok, amelyeket arra a konkrét kivitelre adnak meg, amelybe a személygépkocsi tartozik. Az ellenőrző rendszerben a tagállamok ezért csak az adott kivitelre sajátosan jellemző adatokat gyűjthetik össze.

2. *A típus-jóváhagyási dokumentáció használata a kibocsátások ellenőrzéséhez szükséges adatok forrásaként*

a) Azokat az információkat, amelyeket majd a személygépkocsinkénti CO₂-kibocsátás ellenőrzésére használnak (vagy amelyeket elektronikus adatbázisokba táplálnak be, hogy majd a személygépkocsinkénti CO₂-kibocsátás ellenőrzőrendszerében használják föl), abból a hivatalos információs csomagból kell kivenni, amelyet a nemzeti jóváhagyó hatóságok a típusjóváhagyás engedélyével együtt adnak közre a tagállamokban, a 70/156/EGK irányelvnek megfelelően.

b) A nemzeti jóváhagyó hatóságok által közreadott információs csomag tartalmazhat több különböző kivitelre jellemző sajátos adatokat is. Fontos tehát, hogy helyesen azonosítsák az e határozat hatálya alá tartozó új személygépkocsira vonatkozó adatokat. Ezért az egy sajátos kivitelre vonatkozó adatokat a jármű megfeleléségi igazolásában feltüntetett „típus-”, „változat-” és „kivitelszám” alapján választják ki. A megfeleléségi igazolás kötelezően tartalmazza az egy adott személygépkocsi-típus meghatározott kivitelére vonatkozó adatokat.

3. *Lehetséges hibaforrások*

a) Egy adott kivitelre sajátosan jellemző adatok kivétele a típus-jóváhagyási dokumentációból

A típus-jóváhagyási dokumentáció használatához kötődően – amelynek célja, hogy e határozat alkalmazásához adatokat nyerjenek – két lényeges lehetséges hibaforrás létezik. Először akkor keletkezhetnek hibák, amikor a gyártó papír alapú dokumentációjában szereplő adatokat elektronikus formátumba teszik át egy típus-jóváhagyási adatokat összefoglaló adatbázis létrehozása céljából. Ezek a hibák legtöbbször emberi tévedésből adódnak. A második hibalehetőség a típus-jóváhagyási adatoknak az elektronikus adatbázisból történő kivételekor adódhat. Az ilyen adatbázisokban a helyes kivitelnek megfelelő adatokat a megfeleléségi igazolásban megadott típus-, változat- és kivitelszámok egyedi kombinációjaként kell azonosítani.

b) Adatok átvitele a megfeleléségi igazolásból egy elektronikus nyilvántartási fájlba

Amikor egy új személygépkocsi nyilvántartásba vétele során a megfeleléségi igazolásból (papír) adatokat vesznek ki, és azokat egy elektronikus nyilvántartási fájlba táplálják be, fennáll a hibás adatok bekerülésének a veszélye. Ennek legvalószínűbb forrása az emberi tévedés.

c) Automatizált adatátvitel a gyártóktól a nyilvántartást végző hatóságokhoz

Néhány tagállamban felkérlik a gyártókat arra, hogy a jármű nyilvántartásba vételéhez a megfeleléségi igazolásban lévő adatokat elektronikusan küldjék át a nyilvántartást végző hatósághoz (vagy közvetlenül a nyilvántartási fájlba). Így tehát fennáll hibás adatok átvitelének a lehetősége, ezért a rendszert hitelesíteni kell.

III. MELLÉKLET

Az új személygépkocsik CO₂-kibocsátását ellenőrző adatok meghatározásának módszere

Ez a melléklet azokat az ellenőrző adatokat sorolja fel, amelyeket a Bizottsággal közölnek. Az ellenőrző adatokat az új személygépkocsik I. mellékletben leírt első nyilvántartásba vétele során összegyűjtött nyers adatokból képezik az alább közölt módszerek szerint. A pontos formanyomtatványt, amelyben ezeket az információkat a Bizottsághoz be kell nyújtani, a IV. melléklet határozza meg.

Jelenleg csak a közösségi típus-jóváhagyási rendelkezésekben meghatározott tüzelőanyagokat és hajtórendszereket lehet figyelembe venni. Ebben az ellenőrző rendszerben csak azokról az új személygépkocsikról lehet információkat gyűjteni, amelyeket előzőleg nem vettek nyilvántartásba a Közösségben. Azok a személygépkocsik, amelyeket korábban már nyilvántartásba vettek a Közösségben, vagy azon kívül, kifejezetten ki vannak zárva e határozat alkalmazási köréből.

1. Tüzelőanyag-típus szerint megkülönböztetett, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma (N_f)

A tagállamok minden tüzelőanyag-típusra (pl. benzin vagy gázolaj) meghatározzák azoknak az új személygépkocsiknak a számát, amelyeket elsőször vesznek nyilvántartásba a saját területükön. Az egyes tüzelőanyag-típusok (f) esetében az első alkalommal nyilvántartásba vett új személygépkocsik számát N_f jelöli.

2. Egy adott tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása ($S_{f,ave}$)

Az egy adott tüzelőanyag-típust használó, valamennyi újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását (amelyet a $S_{f,ave}$ jelöl), az egy adott tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett minden egyes személygépkocsi fajlagos CO₂-kibocsátásának, S_f -nek összegéből számoljuk ki, amit elosztunk az ugyanahhoz a tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számával, N_f -fel:

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

3. Az új személygépkocsik CO₂-kibocsátásának eloszlása

Rögzíteni kell valamennyi újonnan nyilvántartásba vett, egy adott tüzelőanyag-típust használó és a következő CO₂-kibocsátási kategóriák valamelyikébe eső személygépkocsi számát. A CO₂-kibocsátási kategóriák a következők: < 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.

Ha egy adott CO₂-kibocsátási kategóriához (c) és egy adott tüzelőanyag-típust (f) használó új személygépkocsik számát $N_{f,c}$ -vel jelöljük, akkor ezeknek a járműveknek az átlagos CO₂-kibocsátását, $C_{f,c,ave}$ -t úgy számoljuk ki, hogy az egyes új személygépkocsik egyedi CO₂-kibocsátásának $C_{f,c}$ összegét elosztjuk $N_{f,c}$ -vel:

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

4. Az új személygépkocsik tömeg szerinti eloszlása

Minden itt következő tömegkategóriára < 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 and 1 751-2 000, 2 001-2 250, 2 251-2 500, 2 501-2 800 és > 2 800 kg.f el kell jegyezni az egy adott tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számát, a járművek átlagos tömegét és átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását.

Ha egy adott tömegkategóriához (m) tartozó, és egy adott tüzelőanyag-típust (f) használó új személygépkocsik számát $N_{f,m}$ -vel jelöljük, akkor ezeknek a járműveknek az átlagos tömegét $M_{f,m,ave}$ úgy számítjuk ki, hogy az egyes új személygépkocsik egyedi tömegének $M_{f,m}$ összegét elosztjuk $N_{f,m}$ -mel:

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

Ha egy adott tömegkategóriához tartozó, és egy adott tüzelőanyag-típust használó egyes személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátása $S_{f,m}$, akkor analógia alapján ezeknek a járműveknek az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása:

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

5. Az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik maximális névleges teljesítményének eloszlása

Minden itt következő maximális névlegesteljesítmény-kategóriára, < 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, fel kell jegyezni az egy adott tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számát, e járművek átlagos maximális névleges teljesítményét és átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását.

Ha egy adott teljesítménytartományhoz (p) tartozó és egy adott tüzelőanyag-típust (f) használó személygépkocsik számát $N_{f,p}$ -vel jelöljük, akkor ezeknek a járműveknek az átlagos maximális névleges teljesítményét ($P_{f,p,ave}$) úgy számítjuk ki, hogy az egyes új személygépkocsik egyedi maximális névleges teljesítményének ($P_{f,p}$) összegét elosztjuk $N_{f,p}$ -vel:

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

Ha egy adott maximális névleges teljesítményhez tartozó és egy adott tüzelőanyag-típust használó egyes személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátása $S_{f,p}$, akkor analógia alapján e járművek átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása is:

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

6. Az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik motor-lökettérfogatának megoszlása

Minden itt következő motorlökettérfogat-kategóriára, < 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, fel kell jegyezni az adott tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számát, e járművek átlagos motor-lökettérfogatát és átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását.

Ha egy adott motor-lökettérfogat tartományhoz (c) tartozó és egy adott tüzelőanyag-típust (f) használó egyes személygépkocsik számát $N_{f,c}$ -vel jelöljük, akkor e járművek átlagos motor-lökettérfogatát, $C_{f,c,ave}$ -t úgy számoljuk ki, hogy az egyes új személygépkocsik egyedi motor-lökettérfogatának $C_{f,c}$ összegét elosztjuk $N_{f,c}$ -vel:

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

Ha egy adott motor-lökettérfogathoz tartozó és egy adott tüzelőanyag-típust használó egyes személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátása $S_{f,c}$, akkor analógia alapján e járművek átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása:

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

IV. MELLÉKLET

A Bizottsághoz benyújtandó ellenőrző adatok formátuma

E melléklet írja le azt a formátumot, amelyben a III. mellékletben megadott módszer szerint kiszámított ellenőrző adatokat a tagállamoknak közölniük kell a Bizottsággal.

1. *Valamennyi, egy adott tüzelőanyag-típust használó, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása*

A tagállamok minden egyes különböző tüzelőanyag-típusra megadják az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számát, és ezeknek a gépkocsiknak az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását. Az adatokat az alább bemutatott táblázatos formában nyújtják be, ahol a CO₂-kibocsátási értékeket a legközelebbi egész számra kerekítve adják meg.

Tüzelőanyag-típus	Újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma	Átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás (g/km)
Benzin
Gázolaj
...	...	

2. *Átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás gyártó és tüzelőanyag-típus szerint:*

Az újonnan nyilvántartásba vett valamennyi személygépkocsira vonatkozó adatokat a gyártó cégek szerint kell csoportosítani, és további alcsoportokra osztani tüzelőanyag-típusok (vagyis benzin és gázolaj) szerint. A tagállamok minden alcsoportra vonatkozóan jelzik az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátást és azoknak a személygépkocsiknak a számát, amelyek alapján ezt kiszámították. A szükséges információkat az alábbi táblázatos formában kell benyújtani. A CO₂-kibocsátási értékeket itt is a legközelebbi egész számra kerekítve adják meg.

Gyártó	Tüzelőanyag-típusa	Újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma	Átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás(g/km)
...	Benzin
...	Gázolaj
...	

3. A CO₂-kibocsátás megoszlása az új személygépkocsi-állományban

A tagállamok minden tüzelőanyag-típusra megadják a különböző CO₂-kibocsátási kategóriákban nyilvántartásba vett új személygépkocsik számát, valamennyi gyártóra és a gyártók összességére, a következő formátumban.

Gyártó	Újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma CO ₂ -kibocsátási kategóriánként (g/km)												
Tüzelőanyag-típus	< 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													
Átlagos CO ₂ -kibocsátás													
Gázolaj													
Átlagos CO ₂ -kibocsátás													

Összesen valamennyi gyártóra

Tüzelőanyag-típus	Újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma CO ₂ -kibocsátási kategóriánként (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													
Átlagos CO ₂ -kibocsátás													
Gázolaj													
Átlagos CO ₂ -kibocsátás													

4. Az új személygépkocsik tömegének, teljesítményének és motor-lökettérfogatának megoszlása

A jármű jellemzőit – tömeg, teljesítmény és motor-lökettérfogat – osztályokba sorolták, és ezek mindegyikéről összesített adatokat kell szolgáltatni. A valamennyi gyártóra és a gyártók összességére vonatkozóan kért adatok az osztályban lévő személygépkocsik átlagos tulajdonságai (tömeg, teljesítmény, motor-lökettérfogat) és az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás. A tömeg, a teljesítmény és a motor-lökettérfogat, valamint a fajlagos CO₂-kibocsátás értékét a legközelebbi egész számra kell kerekíteni.

