

32000D1753

10.8.2000

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 202/1

DECYZJA NR 1753/2000/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 22 czerwca 2000 r.****ustanawiająca plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając propozycję Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Społeczno-Ekonomicznego ⁽²⁾,

po konsultacjach przeprowadzonych z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾, oraz w świetle jednolitego tekstu zaakceptowanego przez Komitet Koncylacyjny w dniu 9 marca 2000 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Najważniejszym celem Konwencji Ramowej ONZ w sprawie Zmiany Klimatu jest osiągnięcie stabilizacji stężenia gazu cieplarnianego w atmosferze na poziomie, który pozwoli uniknąć ryzyka niebezpiecznych zaburzeń klimatu spowodowanych interwencją człowieka; Protokół z Kyoto do wzmiankowanej Konwencji Ramowej uzgodniony na Konferencji w Kyoto w grudniu 1997 r. przewiduje redukcję stężeń gazu cieplarnianego.
- (2) Zgodnie z Protokołem z Kyoto, Wspólnota zaakceptowała cel jakim jest redukcja emisji szeregu gazów cieplarnianych w okresie od 2008 do 2012 r. o 8 % w odniesieniu do poziomów z 1990 r.
- (3) Protokół z Kyoto wymaga, aby strony, o których mowa w załączniku I do Protokołu, do 2005 r. osiągnęły widoczny postęp w dążeniu do wyznaczonych celów.

- (4) Decyzja 93/389/EWG ⁽⁴⁾ ustanowiła mechanizm monitorowania poziomu emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych z obszaru Wspólnoty.
- (5) Uwzględniając znaczenie samochodów osobowych jako źródła emisji CO₂, Komisja zaproponowała strategię Wspólnoty w celu redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych oraz usprawnienia gospodarki paliwowej; we Wnioskach z dnia 25 czerwca 1996 r. Rada przychylnie oceniła stanowisko Komisji.
- (6) Parlament Europejski i Rada sformułowały poziom docelowy w wysokości 120 g/km (5 litrów/100 km dla silników benzynowych oraz 4,5 litra/100 km dla silników diesla) jako wartość średnią dla emisji CO₂ w roku 2005 (najpóźniej w 2010 r.).
- (7) Komisja prowadzi badania, które mają na celu sporządzenie, tak szybko jak to możliwe, właściwych propozycji dotyczących zharmonizowanych procedur służących do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂ z samochodów kategorii N₁ zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁵⁾.
- (8) Indywidualne poziomy emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych są we Wspólnocie mierzone przy zastosowaniu jednolitej metody ustanowionej w dyrektywie Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 231 z 23.7.1998, str. 6 oraz Dz.U. C 83 z 25.3.1999, str. 9.

⁽²⁾ Dz.U. C 40 z 15.2.1999, str. 8.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 1998 r. (Dz.U. C 98 z 9.4.1999, str. 240), Wspólne Stanowisko Rady z dnia 23 lutego 1999 r. (Dz.U. C 123 z 4.5.1999, str. 13) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 2 grudnia 1999 r. (Dz.U. C 194 z 11.7.2000, str. 46). Decyzja Rady z dnia 16 maja 2000 r. oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 maja 2000 r.

⁽⁴⁾ Decyzja Rady 93/389/EWG z 24 czerwca 1993 r. w sprawie mechanizmu monitorowania emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 167 z 9.7.1993, str. 31).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 11 z 16.1.1999, str. 25).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 36. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 93/116/WE (Dz.U. L 329 z 30.12.1993, str. 39).

- (9) Należy ustanowić obiektywne procedury w celu monitorowania indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych sprzedawanych na terenie Wspólnoty w celu weryfikacji skuteczności strategii Wspólnoty, o której mowa w komunikacji Komisji z dnia 20 grudnia 1995 r., jak również realizacji zobowiązań formalnie podjętych przez organizacje producentów samochodów. Niniejsza decyzja zapewni taki plan monitoringu. Komisja oświadczyła, że tak szybko jak to możliwe, rozważy potrzebę ustanowienia ram prawnych dla umów zawieranych w przyszłości z organizacjami producentów samochodów, w tym działań, które należy podjąć w przypadku gdyby takie umowy nie przyniosły zamierzonych skutków.
- (10) Dla celów niniejszej Decyzji, Państwa Członkowskie powinny gromadzić jedynie oficjalne dane zgodne z dyrektywą 70/156/EWG.
- (11) Dyrektywa 70/156/EWG stanowi, że do każdego nowego samochodu osobowego producenci wydają certyfikaty zgodności oraz że Państwa Członkowskie dopuszczają do użytku oraz zezwalają na rejestrację nowego samochodu osobowego tylko jeśli taki samochód posiada ważny certyfikat zgodności.
- (12) Niniejsza decyzja nie ma na celu ujednoczenia narodowych systemów rejestracji pojazdów, a jedynie uznaje je za podstawę do kompilacji minimalnego zakresu informacji koniecznych do zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania Wspólnotowego systemu monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych.
- (13) Wskazane jest uwzględnić wszystkie nowe samochody o alternatywnych źródłach zasilania, które są objęte zakresem zastosowania dyrektywy 70/156/EWG.
- (14) Taki plan monitorowania powinien być stosowany jedynie do tych nowych samochodów osobowych, które mają być po raz pierwszy zarejestrowane na terenie Wspólnoty i nie były wcześniej nigdzie indziej rejestrowane.
- (15) Należy utrzymać kontakty pomiędzy Komisją a Państwami Członkowskimi odnośnie do kontroli jakości danych w celu zapewnienia właściwego wdrożenia niniejszej decyzji,
- zastosowania dyrektywy 80/1268/EWG. Definicja powyższa nie obejmuje pojazdów objętych zakresem zastosowania dyrektywy 92/61/EWG⁽¹⁾ oraz pojazdów do specjalnych zastosowań zgodnie z definicją zawartą w drugim podpunkcie art. 4 ust. 1 lit. a) dyrektywy 70/156/EWG;
- 2) „samochód nowo zarejestrowany” oznacza samochód osobowy zarejestrowany po raz pierwszy na terenie Wspólnoty. Powyższa definicja nie obejmuje w szczególności samochodów ponownie rejestrowanych w drugim Państwie Członkowskim ani samochodów, które były wcześniej rejestrowane poza Wspólnotą;
- 3) „certyfikat zgodności” oznacza certyfikat, o którym mowa w art. 6 dyrektywy 70/156/EWG;
- 4) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ danego samochodu osobowego mierzony zgodnie z dyrektywą 80/1268/EWG i przedstawiony w załączniku VIII do dyrektywy 70/156/EWG oraz dołączony do dokumentacji homologacyjnej;
- 5) „producent” oznacza osobę lub instytucję odpowiedzialną wobec organu zatwierdzającego za wszelkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie zgodności produkcji. Nie jest konieczne, aby taka osoba lub instytucja była bezpośrednio zaangażowana we wszystkie fazy produkcji samochodu, systemu, komponentu, lub samodzielnej jednostki technicznej stanowiących przedmiot homologacji;
- 6) „marka” oznacza handlową nazwę producenta, która pojawia się na certyfikacie zgodności oraz w dokumentacji homologacyjnej;
- 7) „maksymalna moc netto nowego samochodu osobowego” oznacza maksymalną moc silnika podaną w certyfikacie zgodności oraz w dokumentacji homologacyjnej mierzoną zgodnie z dyrektywą 80/1269/EWG⁽²⁾;
- 8) „masa” oznacza masę sprawnego samochodu razem z nadwoziem, podaną w certyfikacie zgodności oraz dokumentacji homologacyjnej, zdefiniowaną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG;
- 9) „pojemność silnika” oznacza pojemność silnika podaną w certyfikacie zgodności oraz dokumentacji homologacyjnej;
- 10) „rodzaj paliwa” oznacza paliwo, dla którego samochód był oryginalnie homologowany, określone w certyfikacie zgodności i dokumentacji homologacji;

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejsza decyzja ustanawia plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych rejestrowanych na terenie Wspólnoty. Plan ten ma zastosowanie jedynie do tych samochodów osobowych, które są rejestrowane na terenie Wspólnoty po raz pierwszy i które nie były wcześniej rejestrowane nigdzie indziej.

Artykuł 2

Dla celów niniejszej decyzji:

- 1) „samochód osobowy” oznacza każdy pojazd motorowy kategorii M₁, zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG, oraz który jest objęty zakresem

(1) Dyrektywa Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 72). Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

(2) Dyrektywa Rady 80/1269/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do mocy silników pojazdów silnikowych (Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 46). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 97/21/WE (Dz.U. L 125 z 16.5.1997, str. 31.).

- 11) „plik rejestracji” oznacza elektroniczny plik zawierający informacje dotyczące rejestracji samochodu osobowego;
- 12) „typ”, „wariant” i „wersja” oznaczają zróżnicowane pojazdy danej marki zadeklarowane przez producenta, jak to zostało opisane w załączniku II (B) do dyrektywy 70/156/EWG, oraz identyfikowane indywidualnie poprzez typ, wariant, i wersję oznaczone kodami alfa-numerycznymi;
- 13) „pojazd z alternatywnym źródłem zasilania” oznacza każdy pojazd motorowy kategorii M₁, zgodnie z definicją zawartą w załączniku II (B) do dyrektywy 70/156/EWG, nie objęty zakresem zastosowania dyrektywy 80/1268/EWG;
- 14) „dokumentacja homologacyjna” oznacza pakiet informacyjny zawierający folder informacyjny, certyfikat homologacji, oraz wyniki testów, które są w obiegu pomiędzy narodowymi organami ds. homologacji zgodnie z art. 4 ust. 5 i 6 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 3

1. W celu ustanowienia planu, o którym mowa w art. 1, Państwa Członkowskie zbierają informacje opisane w załączniku I w odniesieniu do każdego samochodu, o którym mowa w tymże artykule, rejestrowanego na ich obszarze.

2. Państwa Członkowskie mogą pozyskiwać informacje, o których mowa w ustępie 1, zarówno z dokumentacji homologacyjnej Wspólnoty jak również certyfikatu zgodności.

3. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za sprawdzenie i jakość zbieranych danych. Państwa Członkowskie biorą pod uwagę potencjalne źródła błędów opisane w załączniku II, podejmują kroki w celu ograniczenia takich błędów, i przekazują Wspólnocie ocenę, dokonaną metodą analizy statystycznej lub inną, dotyczącą proporcji błędnych danych wraz z raportem, o którym mowa w art. 4 ust. 4.

4. Państwa Członkowskie podejmują działania w celu podniesienia jakości zbieranych danych, i na żądanie informują o nich Komisję. Na podstawie takich informacji Komisja może, w porozumieniu z danym Państwem Członkowskim, zaproponować działania, których podjęcie takie Państwo Członkowskie powinno rozważyć w celu dalszego podnoszenia jakości zbieranych danych. Państwo Członkowskie informuje Komisję o dalszych krokach, które, odpowiednio do potrzeb, zostaną podjęte w celu podniesienia jakości danych.

Artykuł 4

1. W każdym roku kalendarzowym Państwa Członkowskie określają następujące wielkości, zgodnie z metodami opisanymi w załączniku III, w podziale na poszczególnych producentów jak również łącznie dla wszystkich producentów:

- a) dla każdego odrębnego rodzaju paliwa:
 - i) całkowita liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych, zgodnie z punktem 1 załącznika III;
 - ii) średnie indywidualnych poziomów emisji CO₂ dla nowo zarejestrowanych samochodów osobowych, zgodnie z punktem 2 załącznika III;

- b) dla każdego rodzaju paliwa oraz dla każdej odrębnej kategorii emisji CO₂ określonej w punkcie 3 załącznika III:
 - i) liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych;
 - ii) średnie indywidualnych poziomów emisji CO₂, zgodnie z drugim akapitem punktu 3 załącznika III;
- c) dla każdego rodzaju paliwa oraz dla każdej odrębnej kategorii masy samochodu zgodnie z punktem 4 załącznika III:
 - i) liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych;
 - ii) średnie indywidualnych poziomów emisji CO₂, zgodnie z trzecim akapitem punktu 4 załącznika III;
 - iii) średnia masa zgodnie z drugim akapitem punktu 4 załącznika III ⁽¹⁾;
- d) dla każdego rodzaju paliwa oraz dla każdej odrębnej kategorii maksymalnej mocy netto określonej w punkcie 5 załącznika III:
 - i) liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych;
 - ii) średnie indywidualnych poziomów emisji CO₂, zgodnie z trzecim akapitem punktu 5 załącznika III;
 - iii) średnia maksymalna moc netto, zgodnie z drugim akapitem punktu 5 załącznika III;
- e) dla każdego rodzaju paliwa oraz dla każdej odrębnej kategorii pojemności silnika określonej w punkcie 6 załącznika III:
 - i) liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych;
 - ii) średnie indywidualnych poziomów emisji CO₂, zgodnie z trzecim akapitem punktu 6 załącznika III;
 - iii) średnia pojemność silnika zgodnie z drugim akapitem punktu 6 załącznika III;

2. Ponadto, odnośnie do pojazdów z alternatywnym źródłem zasilania, Państwa Członkowskie określają liczbę takich pojazdów zarejestrowanych na ich obszarze.

3. Jeśli do pomiaru masy pojazdów zarejestrowanych na ich obszarze są stosowane różne metody, Państwa Członkowskie informują o tym Komisję.

4. Informacje, o których mowa w ustępach 1 i 2 są przekazywane Komisji przez Państwa Członkowskie raz w roku. Po raz pierwszy wzmiankowane informacje zostaną przekazane Komisji nie później niż w dniu 1 lipca 2001 r. Po pierwszym przekazaniu, dane dotyczące monitoringu zebrane w ciągu każdego roku kalendarzowego, będą przekazywane nie później niż w dniu 1 kwietnia następnego roku. Dane są przekazywane w formacie określonym w załączniku IV.

5. Na życzenie Komisji Państwa Członkowskie przekazują również pełen zestaw danych zebranych zgodnie z wymogami art. 3.

⁽¹⁾ Jeśli w dokumentacji homologacji lub certyfikacie zgodności podana jest maksymalna i minimalna masa samochodu osobowego, Państwo Członkowskie przekazuje jedynie wartość maksymalną dla danego samochodu osobowego.

Artykuł 5

Państwa Członkowskie wyznaczają kompetentne organy odpowiedzialne za gromadzenie i przekazywanie informacji dotyczących monitoringu i informują o tym fakcie Komisję nie później niż w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji.

Artykuł 6

Nie później niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji, Państwa Członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie dotyczące tego, w jaki sposób zamierzają wdrożyć jej postanowienia. Na podstawie wzmiankowanych sprawozdań, Komisja może zażądać dalszych informacji lub wprowadzenia, po konsultacjach z Państwami Członkowskimi, zmian w proponowanych metodach wdrożenia.

Artykuł 7

Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania planu monitoringu ustanowionego na mocy niniejszej decyzji w terminie nie późniejszym niż dnia 31 grudnia 2002 r.

Artykuł 8

Dane zebrane w ramach planu monitoringu w roku 2003 i w latach następnych będą służyły za podstawę dla monitoringu

realizacji zobowiązań do redukcji emisji CO₂ z pojazdów motorowych podjętych dobrowolnie przez przemysł samochodowy względem Komisji, i w razie potrzeby, dla ich weryfikacji.

Artykuł 9

Za każdy rok kalendarzowy, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie raport opracowany na podstawie danych dotyczących monitoringu przekazane przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 10

Raporty dotyczące lat realizacji celów pośrednich ⁽¹⁾ oraz lat realizacji celów końcowych wskażą czy osiągnięta redukcja jest skutkiem działań technicznych podjętych przez producentów czy też innych czynników takich jak zmiana zachowań konsumenckich.

Artykuł 11

Niniejsza decyzja jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 22 czerwca 2000 r.

W imieniu Parlamentu

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. SÓCRATES

Przewodniczący

⁽¹⁾ Rekomendacja Komisji 1999/125/WE (Dz.U. L 40 z 13.2.1999, str. 49)
Rekomendacja Komisji 2000/303/WE (Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 55) i
Rekomendacja Komisji 2000/304/WE (Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 57)

ZAŁĄCZNIK I

Dane gromadzone i przekazywane przez Państwa Członkowskie dla celów realizacji planu monitorowania emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych.

W ramach realizacji Wspólnotowego planu monitorowania indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych, Państwa Członkowskie będą gromadziły minimalny zakres informacji na temat każdego nowego samochodu osobowego, który jest rejestrowany po raz pierwszy na terenie Wspólnoty. Powyższy przepis odnosi się wyłącznie do paliw i układów napędowych objętych Wspólnotowym prawem dotyczącym homologacji.

Następujące informacje będą gromadzone i przechowywane przez Państwa Członkowskie w momencie pierwszej rejestracji nowego samochodu osobowego na terenie Wspólnoty:

- indywidualny poziom emisji CO₂ (g/km),
 - rodzaj paliwa (np. benzyna, olej napędowy),
 - producent,
 - masa (kg),
 - maksymalna moc netto (kW),
 - pojemność silnika (cm³).
-

ZAŁĄCZNIK II

Jakości i dokładności danych

1. Wstęp

Producenci mogą różnicować produkowane typy samochodów osobowych poprzez tworzenie wariantów oraz różnych wersji tychże wariantów. Dla każdego nowego samochodu osobowego, najbardziej precyzyjne dane dotyczące poziomu emisji CO₂ to dane odnoszące się do wersji danego samochodu. Dlatego też dla celów planu monitoringu, Państwa Członkowskie powinny gromadzić jedynie dane dotyczące konkretnych wersji samochodów.

2. Wykorzystanie dokumentacji homologacyjnej jako źródła danych dotyczących monitoringu

a) Informację wykorzystywaną dla monitoringu emisji CO₂/samochodów osobowych (lub informację włączaną do elektronicznych baz danych w celu późniejszego wykorzystania do realizacji planu monitoringu emisji CO₂/samochodów osobowych) należy pozyskiwać z oficjalnego „pakietu informacyjnego” dołączonego do powiadomienia o nadaniu homologacji udostępnianego przez narodowe organy ds. homologacji w Państwach Członkowskich oraz określonego w dyrektywie 70/156/EWG.

b) Pakiet informacyjny udostępniany przez narodowe organy ds. homologacji może zawierać dane odnoszące się do kilku różnych wersji. Dlatego poprawna identyfikacja danych dotyczących nowego samochodu osobowego w pakiecie informacyjnym i określonych w niniejszej dyrektywie ma ogromne znaczenie. Dane dotyczące określonej wersji będą więc wybierane na podstawie kodów „typu”, „wariantu” i „wersji” podanych na certyfikacie zgodności. Certyfikat zgodności zawiera dane odnoszące się do konkretnej wersji danego typu samochodu.

3. Potencjalne źródła błędów

a) Wybór danych odnoszących się do danej wersji samochodu z dokumentacji homologacyjnej

Istnieją dwa ważne potencjalne źródła błędów związane z wykorzystaniem dokumentacji homologacyjnej jako źródła danych gromadzonych zgodnie z wymogami niniejszej decyzji. Pierwsze źródło to moment przenoszenia danych zawartych w folderze informacyjnym na papierze do elektronicznych baz danych homologacyjnych. Tutaj podstawową przyczyną błędów może być pomyłka człowieka. Drugie potencjalne źródło ma związek z właściwym wyborem danych z elektronicznych baz danych homologacyjnych. Dane zawarte w takich bazach dotyczące konkretnej wersji samochodu powinny być identyfikowane na podstawie unikalnej kombinacji kodów typu, wariantu, i wersji samochodu podanych na certyfikacie zgodności.

b) Przeniesienie danych z certyfikatu zgodności do elektronicznego pliku rejestracyjnego

Podczas przenoszenia danych z certyfikatu zgodności (dokument papierowy) do elektronicznego pliku rejestracyjnego w trakcie rejestracji nowego samochodu osobowego istnieje ryzyko, że do pliku zostaną wprowadzone błędne dane. Najczęstszym powodem błędów będzie w tym przypadku pomyłka człowieka.

c) Automatyczne przeniesienie danych od producentów do organów rejestracyjnych

W niektórych Państwach Członkowskich producenci przekazują dane zawarte w certyfikacie zgodności do organów rejestracyjnych (lub bezpośrednio do plików rejestracyjnych) drogą elektroniczną. Oczywiście istnieje możliwość, że tym kanałem zostaną przekazane błędne dane, i z tego względu sprawność takich systemów powinna być weryfikowana.

ZAŁĄCZNIK III

Metodologia opracowania danych dotyczących monitoringu emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych

Niniejszy załącznik zawiera opis informacji dotyczących monitoringu, które mają być przekazywane Komisji. Informacje takie mają być generowane na podstawie surowych danych gromadzonych w trakcie pierwszej rejestracji nowych samochodów osobowych (opisanych w załączniku I) według metod podanych poniżej. Szczegóły dotyczące wymaganego formatu, w jakim wzmiankowane informacje mają być przekazywane Komisji zostały przedstawione w załączniku IV.

Obecnie uwzględnia się jedynie paliwa i układy napędu objęte ustawodawstwem homologacyjnym Wspólnoty. Niniejszy plan monitoringu obejmuje wyłącznie informacje dotyczące nowych samochodów, które nie były wcześniej rejestrowane na terenie Wspólnoty. Z zakresu obowiązywania przepisów niniejszej Decyzji wyłączone są szczególnie samochody osobowe, które były wcześniej rejestrowane na terenie Wspólnoty lub też poza nią.

1. Liczba nowo rejestrowanych samochodów osobowych w podziale według rodzaju paliwa (N_f)

Dla każdego odrębnego rodzaju paliwa (np. benzyna i olej napędowy) Państwa Członkowskie określają liczbę nowych samochodów osobowych, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy na ich obszarze. Dla każdego rodzaju paliwa, f , liczba nowych samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy jest oznaczana jako N_f .

2. Średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ nowo rejestrowanych samochodów dla danego rodzaju paliwa ($S_{f,ave}$)

Średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów dla danego rodzaju paliwa (oznaczone $S_{f,ave}$) jest liczona jako suma indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowo zarejestrowanego samochodu napędzanego danym rodzajem paliwa, S_f , dzielona przez liczbę nowo zarejestrowanych samochodów napędzanych tym samym rodzajem paliwa, N_f :

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

3. Rozłożenie nowych samochodów osobowych pod względem różnych poziomów emisji CO₂

Należy określić liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych dla każdego rodzaju paliwa, które mieszczą się w podanych tutaj kategoriach emisji 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.

Jeśli liczba nowych samochodów mieszczących się w danej kategorii emisji CO₂, c , oraz dla danego rodzaju paliwa, f , jest oznaczona jako $N_{f,c}$, to średni poziom emisji CO₂ dla tych samochodów, $C_{f,c,ave}$, jest obliczany jako suma indywidualnych poziomów emisji CO₂ oznaczona jako $C_{f,c}$, wszystkich tych nowych samochodów podzielona przez $N_{f,c}$:

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

4. Rozłożenie nowych samochodów osobowych pod względem masy

Dla każdej z następujących kategorii masy samochodu: < 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 oraz > 2 800 kg, należy określić liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych dla danego rodzaju paliwa, średnią masę tych pojazdów, a także średnie ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Jeśli liczba nowych samochodów mieszczących się w danej kategorii masy, m , dla danego rodzaju paliwa, f , jest oznaczona jako $N_{f,m}$, to średnia masa tych pojazdów oznaczona jako $M_{f,m,ave}$ jest obliczana jako suma mas indywidualnych $M_{f,m}$ każdego z tych samochodów podzielona przez $N_{f,m}$:

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

Jeśli $S_{f,m}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ poszczególnych samochodów mieszczących się w danej kategorii masy i dla danego rodzaju paliwa, to poprzez analogię, średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych pojazdów jest obliczana według wzoru:

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

5. Rozłożenie nowo rejestrowanych samochodów pod względem maksymalnej mocy netto

Dla każdej z następujących kategorii maksymalnej mocy netto: < 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, należy określić liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych dla danego rodzaju paliwa, średnią maksymalną moc netto tychże pojazdów, a także średnią ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Jeśli liczba nowych samochodów mieszczących się w danym zakresie mocy, p , dla danego rodzaju paliwa, f , jest oznaczona jako $N_{f,p}$, to średnia maksymalna moc netto tych pojazdów oznaczona $P_{f,p,ave}$, jest obliczana jako suma indywidualnych wartości maksymalnej mocy netto $P_{f,p}$ każdego nowego samochodu podzielona przez $N_{f,p}$:

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

Jeśli $S_{f,p}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ poszczególnych samochodów mieszczących się w danym zakresie maksymalnej mocy netto oraz dla danego rodzaju paliwa, to poprzez analogię, średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ tychże pojazdów jest obliczana według wzoru:

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

6. Rozłożenie nowo zarejestrowanych samochodów osobowych pod względem pojemności silnika

Dla każdej z następujących kategorii pojemności silnika: < 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, należy określić liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych dla danego rodzaju paliwa, średnią pojemność silnika dla tychże pojazdów, a także średnią ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Jeśli liczba nowych samochodów mieszczących się w danej kategorii pojemności silnika, c , dla danego rodzaju paliwa, f , jest oznaczona jako $N_{f,c}$, to średnia pojemność silnika dla tychże pojazdów oznaczona $C_{f,c,ave}$, jest obliczana jako suma indywidualnych wartości pojemności silnika $C_{f,c}$ każdego nowego samochodu podzielona przez $N_{f,c}$:

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

Jeśli $S_{f,c}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ poszczególnych samochodów mieszczących się w danej kategorii pojemności silnika oraz dla danego rodzaju paliwa, to poprzez analogię, średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ tychże pojazdów jest obliczana według wzoru:

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

ZAŁĄCZNIK IV

Format informacji dotyczących monitoringu, które należy przekazywać Komisji

Poniżej przedstawiony został format, zgodnie z którym dane na potrzeby monitoringu, obliczone według metodologii opisanej w załączniku III, winny być przekazywane Komisji przez Państwa Członkowskie.

1. *Średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych dla danego rodzaju paliwa*

Dla każdego odrębnego rodzaju paliwa, Państwa Członkowskie podadzą liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych oraz średnią ich indywidualnych poziomów emisji CO₂. Dane będą przedstawiane w postaci tabeli, zilustrowaną poniżej, gdzie wartości emisji CO₂ są podawane w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej.

Rodzaj paliwa	Liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych	Średnia indywidualnych poziomów emisji CO ₂ (g/km)
Benzyna
Olej napędowy
...

2. *Średnia indywidualnych poziomów emisji CO₂ w podziale na producenta oraz rodzaj paliwa*

Dane dotyczące wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych mają być pogrupowane według producenta, i w ramach jednego producenta przedstawione w podziale na rodzaj paliwa (np. benzyna, olej napędowy). Dla każdej podgrupy, Państwa Członkowskie przedstawią wszystkie średnie indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz liczbę samochodów osobowych dla których zostały one obliczone. Wymagana informacja ma być przekazana w postaci tabeli zgodnie ze wzorem zawartym poniżej. Także w tym przypadku wartości emisji CO₂ są podawane w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej.

Producent	Rodzaj paliwa	Liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych	Średnia indywidualnych poziomów emisji CO ₂ (g/km)
...	Benzyna
...	Olej napędowy
...

3. Rozłożenie nowych samochodów osobowych pod względem różnych poziomów emisji CO₂

Dla każdego odrębnego rodzaju paliwa, Państwa Członkowskie podadzą liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w ramach każdej odrębnej kategorii emisji CO₂, w podziale na producenta oraz łącznie dla wszystkich producentów, zgodnie z następnym formatem.

Producent													
Rodzaj paliwa	Liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych w podziale na kategorię emisji 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
Benzyna													
Średnia emisja CO ₂													
Olej napędowy													
Średnia emisja CO ₂													

Łącznie dla wszystkich producentów

Rodzaj paliwa	Liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych w podziale na kategorię emisji 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
Benzyna													
Średnia emisja CO ₂													
Olej napędowy													
Średnia emisja CO ₂													

4. Rozłożenie nowych samochodów osobowych według masy, mocy i pojemności silnika

Cechy pojazdów takie jak masa, moc i pojemność silnika zostały podzielone na klasy. Należy przekazać zagregowane dane dotyczące każdego z przedstawionych przedziałów. Wymagane dane, w podziale na producenta oraz łącznie dla wszystkich producentów, dotyczą średniej wartości odnośnie każdej cechy (masa, moc i pojemność silnika) oraz średniej indywidualnych poziomów emisji CO₂ dla wszystkich samochodów osobowych mieszczących się w danej klasie. Wartości masy, mocy i pojemności silnika oraz indywidualnych poziomów emisji CO₂ są podawane w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej.

