

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT nr 1753/2000/EG

av den 22 juni 2000

om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 9 mars 2000, och

av följande skäl:

- (1) Det yttersta syftet med Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar är att uppnå en stabilisering av koncentrationerna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som kan förhindra farlig antropogen inverkan på klimatsystemet. I Kyotoprotokollet till nämnda konvention, vilket beslutades vid konferensen i Kyoto i december 1997, föreskrivs en sänkning av nivån när det gäller utsläpp av växthusgaser.
- (2) Gemenskapen har enligt Kyotoprotokollet godtagit målet att minska sina utsläpp av ett antal växthusgaser under perioden 2008–2012 med 8 % i förhållande till 1990 års nivå.

⁽¹⁾ EGT C 231, 23.7.1998, s. 6 och EGT C 83, 25.3.1999, s. 9.

⁽²⁾ EGT C 40, 15.2.1999, s. 8.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 17 december 1998 (EGT C 98, 9.4.1999, s. 240), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 februari 1999 (EGT C 123, 4.5.1999, s. 13) och Europaparlamentets beslut av den 2 december 1999 (EGT C 194, 11.7.2000, s. 46). Rådets beslut av den 16 maj 2000 och Europaparlamentets beslut av den 17 maj 2000.

- (3) Enligt Kyotoprotokollet skall de parter som avses i bilaga I till protokollet ha gjort märkbara framsteg för att uppfylla sina åtaganden senast 2005.

- (4) Genom beslut 93/389/EEG ⁽⁴⁾ inrättades en övervakningsmekanism för utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser inom gemenskapen.

- (5) Kommissionen har, som ett erkännande av personbilarnas betydelse för koldioxidutsläppen, föreslagit en gemenskapsstrategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar och förbättra bränsleekonomin. Den av kommissionen föreslagna metoden välkomnades av rådet i dess slutsatser av den 25 juni 1996.

- (6) Europaparlamentet och rådet har ställt upp ett mål som innebär att en genomsnittlig utsläppsnivå för koldioxid på 120 g/km (5 liter/100 km för bensinmotorer och 4,5 liter/100 km för dieselmotorer) skall uppnås år 2005 (senast år 2010).

- (7) Kommissionen håller på att genomföra undersökningar i syfte att så snart som möjligt utarbeta lämpliga förslag om harmoniserade förfaranden för att mäta specifika koldioxidutsläpp från fordon i kategori N₁ enligt bilaga 2 till rådets direktiv 70/156/EEG ⁽⁵⁾ av den 6 februari 1970 om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

- (8) De specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar mäts på harmoniserad basis inom gemenskapen i enlighet med de metoder som anges i rådets direktiv 80/1268/EEG av den 16 december 1980 om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ Rådets beslut 93/389/EEG av den 24 juni 1993 om en övervakningsmekanism för utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser i gemenskapen (EGT L 167, 9.7.1993, s. 31).

⁽⁵⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/91/EG (EGT L 11, 16.1.1999, s. 25).

⁽⁶⁾ EGT L 375, 31.12.1980, s. 36. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 93/116/EG (EGT L 329, 30.12.1993, s. 39).

- (9) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för att på ett objektivt sätt övervaka specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar som säljs i hela gemenskapen för att kontrollera effektiviteten i den gemenskapsstrategi som avses i kommissionens meddelande av den 20 december 1995 och genomförandet av de åtaganden som biltillverkarnas organisationer uttryckligen har gjort. Genom detta beslut kommer ett sådant system att upprättas. Kommissionen har uppgett att den så snart som möjligt kommer att undersöka behovet av en rättslig ram för de avtal som i framtiden kommer att ingås med biltillverkarnas organisationer, vilken kommer att innehålla åtgärder som skall vidtas om dessa avtal inte fungerar.
- (10) I enlighet med detta beslut skall medlemsstaterna endast samla in officiella uppgifter som överensstämmer med direktiv 70/156/EEG.
- (11) I direktiv 70/156/EEG anges att tillverkare skall utfärda ett intyg om överensstämmelse som skall åtfölja varje ny personbil samt att medlemsstaterna skall tillåta registrering och ibruktagande av nya personbilar endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse.
- (12) Syftet med det här beslutet är inte att harmonisera de nationella systemen för fordonsregistrering utan att använda dessa system som underlag för att kunna sammanställa den minsta mängd uppgifter som krävs för att gemenskapens system för övervakning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar skall fungera på ett riktigt sätt.
- (13) Det är önskvärt att inbegripa alla nya personbilar med alternativa driftsystem som omfattas av direktiv 70/156/EEG.
- (14) Övervakningssystemet bör endast gälla de nya personbilar som skall registreras i gemenskapen för första gången och som tidigare inte har registrerats någon annanstans.
- (15) Det är nödvändigt att upprätthålla kontakter mellan kommissionen och medlemsstaterna när det gäller kvalitetskontrollen av uppgifter för att se till att detta beslut genomförs på ett riktigt sätt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genom detta beslut inrättas ett system för övervakning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar som är registrerade i gemenskapen. Beslutet gäller bara de

personbilar som registreras i gemenskapen för första gången och som inte tidigare har varit registrerade någon annanstans.

Artikel 2

I detta beslut avses med

1. *personbil*: motorfordon i kategori M₁ (enligt definitionen i bilaga 2 till direktiv 70/156/EEG) och som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 80/1268/EEG. Detta inbegriper inte fordon som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 92/61/EEG⁽¹⁾ och fordon för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 4.1 a andra strecksatsen i direktiv 70/156/EEG,
2. *nyregistrerad bil*: personbil som registreras för första gången i gemenskapen. Fordon som återregistreras i en andra medlemsstat eller som tidigare har varit registrerade utanför gemenskapen är särskilt undantagna,
3. *intyg om överensstämmelse*: intyg som avses i artikel 6 i direktiv 70/156/EEG,
4. *specifika koldioxidutsläpp*: det utsläpp av koldioxid för en viss personbil som uppmäts i enlighet med direktiv 80/1268/EEG och anges i bilaga VIII till direktiv 70/156/EEG och framgår av typgodkännandedokumentationen,
5. *tillverkare*: den person eller det organ som inför typgodkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeförfarandet och för kontroll av produktionsöverensstämmelsen. Det är inte nödvändigt att personen eller organet är direkt inblandade i alla stadier av konstruktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som är föremål för godkännandeförfarandet,
6. *fabrikat*: tillverkarens handelsbeteckning som återfinns i intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen,
7. *maximal nettoeffekt*: den maximala motoreffekt hos nya personbilar som anges på intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen och som uppmäts i enlighet med bestämmelserna i direktiv 80/1269/EEG⁽²⁾,
8. *vikt*: fordonets vikt med körklart karosseri enligt intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen samt definitionen i punkt 2.6 i bilaga 1 till direktiv 70/156/EEG,
9. *motorns cylindervolym*: den cylindervolym som anges på intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen,
10. *typ av drivmedel*: det drivmedel som bilen ursprungligen typgodkändes för och som anges på intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen,

⁽¹⁾ Rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (EGT L 225, 10.8.1992, s. 72). Direktivet ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

⁽²⁾ Rådets direktiv 80/1269/EEG av den 16 december 1980 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om motoreffekten hos motorfordon (EGT L 375, 31.12.1980, s. 46). Direktivet senast ändrat genom direktiv 97/21/EG (EGT L 125, 16.5.1997, s. 31).

11. *registreringsfil*: en elektronisk fil som innehåller information om registreringen av en enskild personbil,
12. *typ, variant och version*: de olika fordon av ett visst fabrikat som uppges av tillverkaren enligt beskrivningen i bilaga 2 B till direktiv 70/156/EEG och som är entydigt identifierade med alfanumeriska tecken som anger typ, variant och version,
13. *fordon som drivs med alternativa driftsystem*; fordon i kategori M₁ (enligt definitionen i bilaga 2 B till direktiv 70/156/EEG) som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 80/1268/EEG,
14. *typgodkännandedokumentation*: det tekniska underlag som innehåller den tekniska information, det typgodkännandeintyg och de testresultat som sänds mellan de nationella typgodkännandemyndigheterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 4.5 och 4.6 i direktiv 70/156/EEG.

Artikel 3

1. För att inrätta det system som avses i artikel 1 skall medlemsstaterna samla in den information som beskrivs i bilaga I för varje bil som avses i den artikeln och som är registrerad på deras områden.
2. Medlemsstaterna får hämta den information som avses i punkt 1 antingen från gemenskapens typgodkännandedokumentation eller från intyget om överensstämmelse.
3. Medlemsstaterna skall vara ansvariga för valideringen av och kvaliteten på de uppgifter som de samlar in. De skall beakta de potentiella felkällor som beskrivs i bilaga II, vidta åtgärder för att minimera dessa fel och till kommissionen överlämna en genom statistisk analys eller på annat sätt gjord bedömning av andelen felaktiga uppgifter, vilken skall åtföljas av den rapport som avses i artikel 4.4.
4. Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att förbättra kvaliteten på de uppgifter som de samlar in och på begäran av kommissionen informera den om dessa. På grundval av denna information kan kommissionen i samråd med den berörda medlemsstaten föreslå den medlemsstaten åtgärder för att ytterligare förbättra kvaliteten på de uppgifter som medlemsstaten skall beakta. På grundval härav skall medlemsstaten informera kommissionen om de ytterligare åtgärder som den vid behov kommer att vidta för att förbättra kvaliteten på uppgifterna.

Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall varje kalenderår fastställa följande enligt de metoder som anges i bilaga III, både för varje enskild tillverkare och sammanlagt för alla tillverkare:

- a) För varje separat typ av drivmedel
 - i) det totala antalet nyregistrerade personbilar enligt punkt 1 i bilaga III,
 - ii) de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för nyregistrerade personbilar enligt punkt 2 i bilaga III.
- b) För varje typ av drivmedel och för varje koldioxidutsläppskategori som anges i punkt 3 i bilaga III
 - i) antalet nyregistrerade personbilar,
 - ii) de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 3 andra stycket i bilaga III.
- c) För varje typ av drivmedel och viktkategori som anges i punkt 4 i bilaga III
 - i) antalet nyregistrerade personbilar,
 - ii) de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 4 tredje stycket i bilaga III,
 - iii) den genomsnittliga vikten enligt punkt 4 andra stycket i bilaga III ⁽¹⁾.
- d) För varje typ av drivmedel och för varje kategori av maximal nettoeffekt som anges i punkt 5 i bilaga III
 - i) antalet nyregistrerade personbilar,
 - ii) de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 5 tredje stycket i bilaga III,
 - iii) den genomsnittliga maximala nettoeffekten enligt punkt 5 andra stycket i bilaga III.
- e) För varje typ av drivmedel och för varje kategori av cylindervolym som anges i punkt 6 i bilaga III
 - i) antalet nyregistrerade personbilar,
 - ii) de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 6 tredje stycket i bilaga III,
 - iii) den genomsnittliga cylindervolymen enligt punkt 6 andra stycket i bilaga III.

2. Medlemsstaterna skall dessutom, såvitt avser fordon som drivs med alternativa driftsystem, fastställa antalet sådana fordon som registreras på deras områden.

3. Om den metod som används för att mäta vikten av de fordon som registreras på deras områden ändras skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om detta.

4. Medlemsstaterna skall en gång per år till kommissionen överlämna den information som avses i punkterna 1 och 2. Det första överlämnandet skall ske senast den 1 juli 2001. Därpå följande överlämnanden skall i fråga om de övervakningsuppgifter som samlats in under det föregående kalenderåret ske senast den 1 april. Informationen skall överlämnas på det sätt som anges i bilaga IV.

5. På kommissionens begäran skall medlemsstaterna även överlämna den fullständiga information som samlats in enligt artikel 3.

⁽¹⁾ Om både en lägsta och en högsta vikt för en personbil anges på typgodkännandet eller i intyget om överensstämmelse skall medlemsstaterna endast sända in uppgiften om personbilens högsta vikt.

Artikel 5

Medlemsstaterna skall utse en behörig myndighet för insamling och överlämnande av övervakningsinformationen och skall informera kommissionen om detta senast sex månader efter det att detta beslut har trätt i kraft.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall senast sex månader efter det att detta beslut har trätt i kraft underrätta kommissionen om hur de avser att genomföra bestämmelserna i detta beslut. På grundval av dessa rapporter får kommissionen begära ytterligare information eller, efter att ha hört medlemsstaterna, kräva att förslaget till genomförande ändras.

Artikel 7

Senast den 31 december 2002 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om hur det system för övervakning som upprättas genom detta beslut fungerar.

Artikel 8

De uppgifter som inom ramen för övervakningssystemet från och med 2003 har insamlats skall utgöra grunden för kontroll av de frivilliga åtaganden som bilindustrin gjort gentemot

kommissionen om reduktion av koldioxidutsläppen från motorfordon och i förekommande fall för översyn av dessa.

Artikel 9

För varje kalenderår skall kommissionen till rådet och Europaparlamentet överlämna en rapport som grundar sig på de övervakningsuppgifter som den erhåller från medlemsstaterna.

Artikel 10

I rapporten för de mellanliggande målären och de slutliga målären⁽¹⁾ skall det anges om minskningarna beror på tekniska åtgärder som tillverkarna har vidtagit eller om det finns andra orsaker, såsom förändrat beteende hos konsumenterna.

Artikel 11

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 22 juni 2000.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE

Ordförande

På rådets vägnar

J. SÓCRATES

Ordförande

⁽¹⁾ Kommissionens rekommendation 1999/125/EG (EGT L 40, 13.2.1999, s. 49), kommissionens rekommendation 2000/303/EG (EGT L 100, 20.04.2000, s. 55), och kommissionens rekommendation 2000/304/EG (EGT L 100, 20.4.2000, s. 57).

BILAGA I

Uppgifter som skall samlas in och överlämnas av medlemsstaterna när det gäller övervakningssystemet för koldioxidutsläpp från nya personbilar

För att det gemenskapstäckande övervakningssystemet för specifika koldioxidutsläpp från nya personbilar skall fungera, skall medlemsstaterna samla in en minsta mängd information för varje ny personbil som registreras i gemenskapen för första gången. Endast drivmedel och framdrivningssystem som omfattas av gemenskapens lagstiftning om typgodkännande skall beaktas.

Följande uppgifter skall samlas in och lagras av medlemsstaterna när en ny personbil registreras i gemenskapen för första gången:

- Specifika koldioxidutsläpp (g/km).
 - Typ av drivmedel (t.ex. bensin, diesel).
 - Tillverkare.
 - Vikt (kg).
 - Maximal nettoeffekt (kW).
 - Motorns cylindervolym (cm³).
-

BILAGA II

Kvaliteten och noggrannheten på uppgifterna1. *Inledning*

Tillverkarna kan dela in sina olika typer av personbilar i varianter och versioner. De mest exakta uppgifterna om koldioxidutsläpp är de som anges för den version som bilen tillhör. Medlemsstaterna bör därför endast samla in "versionsspecifika" uppgifter till övervakningssystemet.

2. *Användning av typgodkännandedokumentationen som underlag för övervakningsuppgifter*

- a) Information som skall användas för övervakning av koldioxidutsläpp (eller som skall ingå i den elektroniska databasen för framtida användning i ett system för övervakning av koldioxidutsläpp) skall hämtas från det officiella tekniska underlag som åtföljer meddelandet om beviljande av typgodkännande som översänds av de nationella typgodkännandemyndigheterna i medlemsstaterna och som fastställs i direktiv 70/156/EEG.
- b) Det tekniska underlag som översänds av de nationella typgodkännandemyndigheterna får innehålla uppgifter som gäller flera olika versioner. Det är därför viktigt att de uppgifter om en ny personbil som omfattas av bestämmelserna i detta beslut är korrekt angivna i det tekniska underlaget. Uppgifterna för en specifik version skall därför väljas ut på grundval av fordonets typ-, variant- och versionsnummer, så som de återges i intyget om överensstämmelse. Detta intyg innehåller med nödvändighet uppgifter om en specifik version av en viss biltyp.

3. *Potentiella felkällor*a) *Hämtning av versionsspecifika uppgifter från dokumentation om typgodkännande*

Det finns två viktiga potentiella felkällor när typgodkännandedokumentationen används som källa för övervakningsuppgifter i enlighet med detta beslut. Den första felkällan kan uppstå när uppgifter i pappersformat i den tekniska dokumentationen skall överföras till elektroniskt format för användning i en databas över typgodkännandeuppgifter. Orsaken är i de flesta fall den mänskliga faktorn. Den andra felkällan har avseende på riktig hämtning av uppgifter från elektroniska databaser över typgodkännandeuppgifter. Uppgifter om den riktiga versionen i en sådan databas bör identifieras genom den unika kombinationen av typ-, variant- och versionsnummer som anges på intyget om överensstämmelse.

b) *Överföring av uppgifter från intyget om överensstämmelse till en elektronisk registreringsfil*

När uppgifter hämtas från intyget om överensstämmelse (pappersformat) och matas in i en elektronisk registreringsfil vid registreringen av en ny personbil finns risk för att oriktiga uppgifter matas in. Den troligaste felkällan är den mänskliga faktorn.

c) *Automatisk överföring av uppgifter från tillverkarna till registreringsmyndigheterna*

I vissa medlemsstater uppmanas tillverkarna att överföra uppgifter från intyget om överensstämmelse till registreringsmyndigheterna (eller direkt till registreringsfilerna) på elektronisk väg. Det finns naturligtvis risk för att felaktiga uppgifter överförs och systemet bör därför valideras.

BILAGA III

Metod för att fastställa övervakningsinformationen om koldioxidutsläpp från nya personbilar

I den här bilagan beskrivs den övervakningsinformation som skall sändas till kommissionen. Information skall tas från de uppgifter som samlats in vid den första registreringen av nya personbilar (se bilaga I) enligt de metoder som beskrivs nedan. Den närmare utformningen av den information som skall sändas till kommissionen framgår av bilaga IV.

Endast drivmedel och framdrivningssystem som omfattas av gemenskapens lagstiftning om typgodkännande skall beaktas för närvarande. Endast information som rör nya personbilar som inte tidigare varit registrerade inom gemenskapen skall ingå i övervakningssystemet. Personbilar som tidigare varit registrerade inom gemenskapen eller någon annanstans är undantagna från bestämmelserna i detta beslut.

1. Antal nyregistrerade personbilar uppdelade efter typ av drivmedel (N_f)

Medlemsstaterna skall för varje typ av drivmedel (t.ex. bensen och diesel) fastställa antalet nya personbilar som registrerats för första gången inom deras område. För varje typ av drivmedel, f , representeras antalet nya personbilar som registreras för första gången av N_f .

2. Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nyregistrerade personbilar av en viss typ av drivmedel ($S_{f,ave}$)

Genomsnittet av specifika koldioxidutsläpp för alla nyregistrerade personbilar av en viss typ av drivmedel ($S_{f,ave}$) beräknas utifrån summan av de specifika koldioxidutsläppen från varje enskild nyregistrerad personbil av en viss typ av drivmedel S_f , dividerad med antalet nyregistrerade personbilar av samma typ av drivmedel N_f .

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

3. Fördelningen av koldioxidutsläpp från nya personbilar

Antalet nyregistrerade personbilar av varje typ av drivmedel som omfattas av var och en av följande kategorier för koldioxidutsläpp skall registreras. Kategorierna är < 60, 60–80, 81–100, 101–120, 121–140, 141–160, 161–180, 181–200, 201–250, 250–300, 301–350, 351–450 och > 450 g/km.

Om antalet nya bilar i en viss kategori för koldioxidutsläpp, c , och typ av drivmedel, f , kan beräknas med hjälp av $N_{f,c}$, så kan de genomsnittliga koldioxidutsläppen från dessa fordon, $C_{f,c,ave}$, beräknas med hjälp av summan av de enskilda koldioxidutsläppen, $C_{f,c}$, från varje ny bil dividerad med $N_{f,c}$.

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

4. Viktfördelningen för nya personbilar

För var och en av följande viktkategorier < 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 och > 2 800 kg, skall antalet nyregistrerade personbilar av en viss typ av drivmedel, den genomsnittliga vikten på dessa fordon och även deras genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp registreras.

Om antalet nya bilar i en viss viktkategori, m , och typ av drivmedel, f , kan beräknas med hjälp av $N_{f,m}$, kan den genomsnittliga vikten på dessa fordon, $M_{f,m,ave}$, beräknas med hjälp av summan av de enskilda vikterna $M_{f,m}$, för varje ny bil dividerad med $N_{f,m}$.

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

Om $S_{f,m}$ är det specifika koldioxidutsläppet från enskilda personbilar i en viss viktkategori och typ av drivmedel, kan det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för dessa fordon beräknas med hjälp av följande formel:

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

5. *Fördelningen av maximal nettoeffekt hos nyregistrerade personbilar*

För var och en av följande kategorier för nettoeffekt < 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 och > 300 kW, skall antalet nyregistrerade personbilar av en viss typ av drivmedel, den genomsnittliga maximala nettoeffekten hos dessa fordon och även deras genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp registreras.

Om antalet nya bilar i en viss effektkategori, p , och typ av drivmedel, f , kan beräknas med hjälp av N_{fp} , kan den genomsnittliga maximala nettoeffekten för dessa fordon, $P_{f,p,ave}$, beräknas med hjälp av summan av de enskilda värdena för maximal nettoeffekt, P_{fp} , för varje ny bil dividerad med N_{fp} .

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

Om S_{fp} är det specifika koldioxidutsläppet från enskilda personbilar i en viss maximieffektkategori och typ av drivmedel, kan det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för dessa fordon beräknas med hjälp av följande formel:

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

6. *Fördelningen av cylindervolymstorlek hos nyregistrerade personbilar*

För var och en av följande kategorier för cylindervolym < 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 och 4 500 cm³, skall antalet nyregistrerade personbilar av en viss typ av drivmedel, den genomsnittliga cylindervolymen hos dessa fordon och även deras genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp registreras.

Om antalet nya bilar i en viss cylindervolymkategori, c , och typ av drivmedel, f , kan beräknas med hjälp av N_{fc} , kan den genomsnittliga cylindervolymen för dessa fordon, $C_{f,c,ave}$, beräknas med hjälp av summan av de enskilda värdena för cylindervolym, C_{fc} , för varje ny bil dividerad med N_{fc} .

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

Om S_{fc} är det specifika koldioxidutsläppet från enskilda personbilar i en viss cylindervolymkategori och typ av drivmedel, kan det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för dessa fordon beräknas med hjälp av följande formel:

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

BILAGA IV

Utformning av den övervakningsinformation som skall överlämnas till kommissionen

I den här bilagan beskrivs utformningen av den enligt anvisningarna i bilaga III fastställda övervakningsinformation som medlemsstaterna skall sända till kommissionen.

1. *Specifika genomsnittliga koldioxidutsläpp för alla nyregistrerade personbilar med en viss typ av drivmedel*

För varje typ av drivmedel skall medlemsstaterna ange antalet nyregistrerade personbilar och de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för dessa bilar. Uppgifterna skall presenteras i tabeller enligt nedanstående exempel. Värdena för koldioxidutsläpp avrundas till närmaste heltal.

Typ av drivmedel	Antal nyregistrerade personbilar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (g/km)
Bensin
Diesel
...	...	

2. *Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp per tillverkare och typ av drivmedel*

De uppgifter som rör alla nyregistrerade personbilar skall delas in i grupper av tillverkare och därefter i undergrupper (t.ex. bensin eller diesel). För varje undergrupp skall medlemsstaterna ange samtliga genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och på hur många personbilar undersökningen baseras. Den information som behövs skall sändas i tabellformat enligt nedanstående exempel. Även här gäller att värdena för koldioxidutsläpp skall avrundas till närmaste heltal.

Tillverkare	Typ av drivmedel	Antal nyregistrerade personbilar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (g/km)
...	bensin
...	diesel
...	

3. Fördelningen av koldioxidutsläpp bland nya personbilar

För varje typ av drivmedel skall medlemsstaterna ange det antal nya personbilar som registrerats i varje koldioxidutsläppskategori, för varje tillverkare och sammanlagt för alla tillverkare, på det sätt som anges nedan.

Tillverkare													
Typ av drivmedel	Antal nyregistrerade personbilar per koldioxidutsläppskategori (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
Bensin													
Genomsnittliga koldioxidutsläpp													
Diesel													
Genomsnittliga koldioxidutsläpp													

Totalt för samtliga tillverkare

Typ av drivmedel	Antal nyregistrerade personbilar per koldioxidutsläppskategori (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
Bensin													
Genomsnittliga koldioxidutsläpp													
Diesel													
Genomsnittliga koldioxidutsläpp													

4. Fördelning av vikt, effekt och cylindervolym hos nya personbilar

De fordonsspecifika parametrarna vikt, effekt och cylindervolym är indelade i klasser. De sammanfattade uppgifterna för varje klass skall sändas till kommissionen. De begärda uppgifterna, för varje tillverkare och totalt för samtliga tillverkare, avser genomsnittliga värden (vikt, effekt, cylindervolym) och de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för fordonen i varje klass. Värdena för vikt, effekt och cylindervolym och specifika koldioxidutsläpp avrundas till närmaste heltal.

