



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.06.1998

KOM(1998) 348 endelig udg.

98/0202 (SYN)

Forslag til
RÅDETS BESLUTNING
om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige
specifikke kuldioxidemissioner fra nye personbiler

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN

1.1. CO₂-emissioner og vejtransport

Som led i de globale bestræbelser på at bekæmpe klimaændringerne og som part i De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer har Kommissionen afgivet tilsagn om at stabilisere kuldioxid (CO₂)-emissionerne på 1990-niveauet frem til år 2000. Fællesskabet erkender imidlertid, at det er nødvendigt at reducere drivhusgasemissionerne i industrilandene på mellem- og lang sigt for at mindske risikoen for en farlig, menneskeskabt indflydelse på klimasystemet. På partskonferencens møde i Kyoto i december 1997 godkendte Fællesskabet, som angivet i protokollen, at reducere sine emissioner af en kurv af drivhusgasser med 8% i forhold til 1990-niveauet i perioden 2008-2012.

På denne baggrund er udviklingen i CO₂-emissionerne fra transport særlig bekymringsvækkende. CO₂-emissionerne fra personbiler tegner sig for ca. halvdelen af samtlige CO₂-emissioner fra transportsektoren og for ca. 12% af CO₂-emissionerne fra alle kilder i EU. CO₂-emissionerne fra personbiler forventes at stige betydeligt i fremtiden, hvilket vil kunne underminere Fællesskabets forpligtelser i henhold til klimakonventionen.

1.2. Fællesskabets CO₂/bil-strategi

Der var tale om en klar forbedring i brændstofeffektiviteten for personbiler indtil midten af 1980'erne, men siden da er det gennemsnitlige brændstofforbrug pr. km. stor set forblevet uændret. Den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission fra den nuværende personbilpark anslås til ca. 170 g/km som målt i "euromix"-prøvecyklen¹.

Fællesskabets strategi til mindskelse af CO₂-emissionen fra personbiler gennem bedre brændstoføkonomi - som foreslået af Kommissionen² med tilslutning fra Rådet³ - går bl.a. ud på, at den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission fra nye personbiler skal bringes ned på 120 g/km frem til år 2005 (senest 2010). CO₂/bil-strategien består af tre dele, nemlig en miljøaftale med fabrikanterne, en ramme for fiskale incitamentter og en ordning med brændstoføkonomimærkning rettet mod forbrugerne.

I Rådets konklusioner af 25. juni 1996 hedder det, at gennemførelsen af en CO₂-overvågningsmekanisme for nye personbiler er af "afgørende" betydning for at kunne vurdere CO₂/bil-strategiens effektivitet. Herudover ønskede Rådet regelmæssig indberetning fra Kommissionen om strategiens påvirkning af markedet for nye biler. Rådet mente endvidere, at foranstaltninger til at

¹ Defineret i direktiv 80/1268/EØF (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36) om motordrevne køretøjers brændstofforbrug.

² Meddelelse om en fællesskabsstrategi til nedsættelse af personbilers CO₂-emission og forbedring af brændstoføkonomien, KOM(95) 689 endelig udg.

³ Rådets konklusioner af 25.6.1996.

mindske CO₂-emissionerne burde stemme overens med andre miljømålsætninger, navnlig med hensyn til luftkvaliteten, herunder troposfærisk ozon og forsurening, og at trafikikkerheden ikke burde forringes.

I forbindelse med udviklingen af Fællesskabets CO₂/bil-strategi opstod ideen med at indføre en ordning med overvågning af de gennemsnitlige CO₂-emissioner for nye personbiler. En af ordningens funktioner vil være at kontrollere, at aftaler med bilfabrikanterne om mindskelse af deres køretøjers brændstofforbrug fungerer korrekt.

Hvis en sådan aftale ikke bliver indgået og der i stedet indføres lovregulering på området, vil der stadig være brug for en sådan overvågningsmekanisme. Grunden hertil er, at opfyldelse af målet på 120 g CO₂/km ikke kun vil afhænge af teknologiske forbedringer af bilerne (f.eks. som følge af grænseværdier), men også af den fremtidige udvikling i markedet for nye biler. Nye tendenser, der f.eks. skyldes mærkning af brændstoføkonomi og fiskale foranstaltninger, skal overvåges, og det samme gælder eventuel udvikling i forkert retning. Hvis der f.eks. hos forbrugerne opstår en generel tendens til at købe større biler, kan fordelene ved mindsket emission fra de enkelte biler blive udlignet af en sådan generel tendens til at købe mindre brændstoffeffektive bilmodeller.

Der vil derfor være behov for en overvågningsmekanisme, uanset hvilke konkrete foranstaltninger Fællesskabets CO₂/bil-strategi munder ud i.

1.3. Den nuværende situation

Der findes hverken på fællesskabsplan eller i medlemsstaterne en sådan ordning til at overvåge CO₂-emissionerne fra nye personbiler. Vanskeligheden ved at gennemføre en sådan ordning ligger i, at salgs- eller registreringsdata skal knyttes sammen med de officielle data for brændstofforbrug på en gennemsigtig måde.

Flere private organisationer har offentliggjort salgsvægtede overslag over personbilers gennemsnitlige brændstofforbrug; f.eks. har VDA (Verband Deutscher Automobilindustrie) siden 1978 indsamlet tal vedrørende den tyske bilpark.

Den mest omfattende ordning til overvågning af CO₂-emissionen fra nye personbiler er udviklet af Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT)⁴ på grundlag af BDSA-databasen (base de Données Statistiques Automobiles), der omfatter 15 lande. BDSA er bygget op af CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) fra mange forskellige kilder og indeholder uundgåeligt visse unøjagtigheder. Basen omfatter endvidere ikke alle førstegangsregistrerede personbiler (ca. 87% af nye biler i CEMT-landene).

⁴ Report on the monitoring of fuel consumption and CO₂ emissions of new cars, European Conference of Ministers of Transport, CEMT/CM(97) 17.

1.4. Høring af de interesserede parter

I forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag har der været afholdt tre møder med eksperter fra medlemsstaterne, Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT), industrien og NGO'er. Der har fundet omfattende bilaterale drøftelser sted med flere medlemsstater og Foreningen af Europæiske Bilfabrikanter (ACEA), og begge støtter generelt den foreslåede CO₂-overvågningsordning.

2. DEN FORESLÅEDE BESLUTNING

2.1. Målsætningerne

Fællesskabet har som mål sat sig, at den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission fra nye personbiler i EU i år 2005 skal være reduceret til 120 g/km. Der findes ikke nogen EU-ordning til nøjagtigt at overvåge de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler. Den foreslåede rådsbeslutning går derfor ud på:

- at vurdere effektiviteten af Fællesskabets CO₂/bil-strategi
- at tilvejebringe oplysninger om ændringer i personbilparken, der følger af strategien, og som kan have konsekvenser for andre af fællesskabets målsætninger, som f.eks. luftkvalitet, troposfærisk ozon, regional forsurening og trafiksikkerhed
- at vurdere CO₂/bil-strategiens påvirkning af markedet for nye biler.

2.2. Dataene

Ved denne beslutning indføres en overvågningsmekanisme, som skal indsamle oplysninger om specifik CO₂-emission, fabrikant, brændstoftype, vægt, motoreffekt og slagvolumen for hver førstegangsregistreret personbil. Rådet udtrykte i sine konklusioner ønske om, at en sådan overvågningsordning skulle baseres på officielle data fra myndighederne i medlemsstaterne.

Der skal for det første indsamles data, der kan bruges til at vurdere ændringer i parken af nye biler, som kan have betydning for andre af Fællesskabets miljømålsætninger, såsom luftkvalitet, forsurening og troposfærisk ozon. F.eks. har emissionerne fra benzin- og dieslbiler ikke samme miljøvirkninger, hvorfor en øget markedsandel for den ene eller anden brændstoftype kan have følger for opfyldelsen af disse målsætninger i fremtiden.

For det andet anmodede Rådet i sine konklusioner af 25. juni 1996 udtrykkeligt Kommissionen om at tage hensyn til betydningen af hver enkelt bilfabrikants bidrag til nedsættelse af brændstofforbruget. Det er derfor både fra Fællesskabets og fabrikanternes synsvinkel vigtigt, at overvågningsmekanismen kan vise, at hver enkelt fabrikant bidrager til gennemførelsen af en given miljøaftale.

For det tredje vil indsamling af data vedrørende fordelingen af CO₂, vægt, effekt og slagvolumen give mulighed for at vurdere konsekvenserne af CO₂/bil-strategien for tendenserne på markedet for nye biler, som ønsket af Rådet (f.eks. for at kunne påpege tendenser i retning af mindre biler). Sådanne oplysninger kan også bruges til at vurdere de mulige følger for trafik-sikkerhed, den fremtidige efterspørgsel efter motorbrændstof, bilindustriens konkurrenceevne osv.

Det foreslåede overvågningssystem vil give bedre muligheder for at forstå emissionskarakteristikkerne for hele bestanden af personkøretøjer. Dette vil hjælpe medlemsstaterne til at kunne vurdere sådanne emissioner inden for rammerne af Rådets beslutning 93/389/EF om en overvaagningsmekanisme for emissionen af CO₂ og andre drivhusgasser i Fællesskabet⁵.

2.3. Beskrivelse af den foreslåede overvågningsmekanisme

Den foreslåede mekanisme hviler på, at medlemsstaternes myndigheder indsamler de nødvendige data. De skal indsamle bilspecifikke data, herunder de specifikke CO₂-emissioner for biler, der er registreret i et givet kalenderår, og de skal foretage visse simple beregninger (f.eks. beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for forskellige bilkategorier). Disse aggregerede data skal dernæst tilsendes Kommissionen, som vil bearbejde dataene yderligere på EU-plan, inden offentliggørelse af en årsrapport.

Alle de data, der skal bruges i den foreslåede overvågningsmekanisme, vil være tilgængelige til den foreslåede gennemførelsesdato takket være allerede gældende eller planlagt fællesskabslovgivning vedrørende typegodkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil⁶. Disse data skulle være sammenlignelige mellem de forskellige medlemsstater, da alle de nationale typegodkendelsesmyndigheder skal opfylde kravene i fællesskabslovgivningen på dette område. Oplysningerne fra overvågningen vil selvsagt være tilgængelig både for forbrugerne og organisationer, der varetager deres interesser.

Af de svar, Kommissionen har modtaget på sine anmodninger om oplysninger, fremgår det, at de fleste, om ikke alle, medlemsstater driver centraliserede edb-bilregistreringsdatabaser, der indeholder en stor del af de oplysninger, der behøves til den foreslåede overvågningsmekanisme. Oplysningerne i registreringsfilerne kommer enten fra typeattesten eller typegodkendelsesdokumentationen (se nedenfor).

De oplysninger, der skal bruges i den foreslåede overvågningsmekanisme, skal indsamles af myndighederne i medlemsstaterne. Der vil i mange tilfælde blive tale om de officielle instanser, der er ansvarlige for indsamling af bilregistreringsdata. De forskellige bilregistreringsordninger i medlemsstaterne er ret uensartede, men formålet med denne beslutning er ikke at harmonisere disse ordninger, men blot at udnytte de oplysninger, der er indsamlet som led

⁵ EFT L 167 af 9.7.1993, s. 31.

⁶ Direktiv 70/156/EØF (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1); senest ændret ved direktiv 96/27/EF (EFT L 169 af 8.7.1996, s. 1).

heri. I de fleste tilfælde vil det være nødvendigt at tilpasse registrerings-systemerne en smule, så de nye kategorier af oplysninger kan indsamles og kvaliteten af disse oplysninger sikres.

Man har ønsket at benytte en fleksibel fremgangsmåde til indsamling af overvågningsdata. Den foretrukne fremgangsmåde vil være at anvende typeattesten som datakilde, men der gives mulighed for alternative fremgangsmåder, hvis det kan påvises, at de giver tilsvarende resultater. Medlemsstaterne skal kun indsamle de data, som kræves til CO₂/bilovervågningsmekanismen, så medlemsstaternes bilregistrerings-ordninger skal tilpasses mindst muligt. Kommissionen er klar over, at der for en lille del af de biler, der registreres hvert år, kan mangle CO₂-emissionsdata, fordi de pågældende biler ikke er omfattet af den europæiske typegodkendelsesproces. Det gælder f.eks. biler, der fremstilles i små mængder, som importeres privat fra tredjelande eller som er selvbyggede. Disse biler ventes ikke at ville påvirke de europæiske tal for det gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner nævneværdigt.

2.4. Finansielle følger

Medlemsstaterne er blevet anmodet om at vurdere omkostningerne ved gennemførelsen af den foreslåede overvågningsmekanisme. Situationen vanskeliggøres imidlertid ved, at nogle medlemsstater har taget skridt til at ændre deres registreringsordninger for at opfylde nationale mål (f.eks. emissionsafhængige omsætnings- og bilafgifter). Kommissionens nylige forslag om at harmonisere registreringsattesterne i Fællesskabet⁷ kan også anspore visse medlemsstater til at ændre deres registreringsordninger.

De medlemsstater, der har svaret, har anført, at omkostningerne ved disse ændringer ligger mellem 17 000 og 125 000 ECU, men de fleste regner med omkostninger i den lavere ende af dette interval. De samme medlemsstater har anført, at drift af overvågningsmekanismen på årsbasis vil indebære ekstraomkostninger på mellem 1 000 og 42 000 ECU. De samlede omkostninger ved startfasen af CO₂/bil-overvågningsmekanismen i de 15 medlemsstater anslås til mellem 0,5-1 mio. ECU. De årlige driftsomkostninger ventes at blive noget mindre.

2.5. Typegodkendelse

De oplysninger, der kræves til drift af den foreslåede overvågningsmekanisme, kan hentes fra den nuværende EF-typegodkendelsesprocedure for motorkøretøjer. Måling af de specifikke CO₂-emissioner indgår i denne typegodkendelsesprocedure⁸.

Ved ansøgning om typegodkendelse skal fabrikanten vedlægge en *informationsmappe* med tekniske oplysninger om biltypen. Når der er givet en typegodkendelse, udsteder den typegodkendende myndighed, som modtog den

⁷ Meddelelse om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, KOM(97) 248 endelig udg.

⁸ Direktiv 80/1268/EØF (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36), som ændret ved direktiv 93/116/EF (EFT L 329 af 30.12.1993, s. 39).

oprindelige ansøgning, en *typegodkendelsesattest*. Endvidere rundsendes en *informationspakke* med alle de relevante tekniske oplysninger om typegodkendelsen til de andre nationale typegodkendelsesmyndigheder i Fællesskabet.

I medfør af artikel 6 i direktiv 70/156/EØF, som ændret ved direktiv 92/53/EØF⁹, skal fabrikanten, i sin egenskab af indehaver af en typegodkendelsesattest for et køretøj, udstede en *typeattest*, som skal ledsage hver ny bil. I artikel 7 i samme direktiv hedder det endvidere, at "medlemsstaterne, for så vidt angår konstruktion og funktion, kun må tillade registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest". Typeattesten gælder for en given bil og indeholder alle de data, der kræves til gennemførelse af denne beslutning. Der er vedtaget et kommissionsdirektiv¹⁰ til ændring af direktiv 70/156/EØF, som vil sikre, at tal for de specifikke CO₂-emissioner vil blive anført i typeattesten, inden den foreslåede overvågningsmekanisme træder i kraft.

Fabrikanten kan opdele biltypen i *varianter* og *versioner*. De tekniske data herfor bør også anføres i informationsmappen og informationspakken. Type, variant og version identificeres ved et nummersystem. Herudover angiver fabrikanten kun ét officielt CO₂-emissionstal pr. version. I den foreslåede overvågningsmekanisme skal der kun anvendes "versionsspecifikke" data. Typeattesten indeholder kun versionsspecifikke data.

Fabrikanternes har forskellig praksis med hensyn differentiering inden for en given biltype (dvs. antallet af forskellige versioner, som de erklærer). Inden for en given version kan der være forskelle mellem bilernes CO₂-emissioner, men fabrikanten anfører det højeste CO₂-emissionstal med henblik på typegodkendelse. Dette tal er anført i typeattesten. Det er klart, at jo flere versioner en fabrikant erklærer, jo nøjagtigere vil tallet for den gennemsnitlige CO₂-emission være for en given biltype. Større differentiering i fremtiden kan også føre til en større tilsyneladende reduktion i den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission fra en fabrikants park af nye biler i forhold til den nuværende situation. Dette understreger nødvendigheden af, at der anvendes "versionsspecifikke" data i overvågningsmekanismen.

Hvis fabrikantene i fremtiden differentierer deres biltyper yderligere, kan dette komme til at betyde en yderligere teknisk byrde for de nationale bilregistreringsordninger. Dette har betydning for de medlemsstater, der har planer om at ændre deres ordninger i den nærmeste fremtid.

2.6. Prøvecykler og CO₂-måling

Indtil 1997 blev personbiler målt for brændstofforbrug og CO₂-emissioner med "euromix"-prøvecyklen, som defineret i direktiv 80/1268/EØF. Denne cyklus er blevet erstattet med den prøvecyklus, som anvendes til at måle udstødningsgassen fra personbiler: prøvecyklen for kombineret kørsel i byom-

⁹ EFT L 225 af 10.8.1992, s. 1.

¹⁰ Kommissionens direktiv ...

råder (ECE + EUDC")¹¹. Et foreslået direktiv¹² vil, hvis det vedtages, ændre den ECE-prøvecyklus, der anvendes til måling af udstødningsgasemissioner, og indføre nye referencebrændstoffer for nye biltyper fra den 1. januar 2000 og for alle nye biler fra den 1. januar 2001. Prøvecyklen for måling af CO₂-emissioner vil imidlertid forblive uændret. Kommissionen agter derfor at fremsætte forslag til ændring af denne lovgivning for at sikre, at både udstødningsgasemissioner og CO₂-emissioner måles efter de samme prøveprocedurer efter den 1. januar 2000.

En ændring af den nuværende ECE-kørselscyklus vil øge de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, der måles med henblik på typegodkendelse (og som anvendes i CO₂-overvågningsmekanismen). Der kan blive tale om en stigning på ca. 3%, men dette er kun et foreløbigt skøn. Da overvågningsmekanismen vil starte den 1. januar 2000, kan det ventes, at denne stigning i de specifikke CO₂-emissioner vil blive registreret, og det er derfor vigtigt at kende årsagen hertil.

2.7. Hvilke brændstoffer er omfattet af ordningen?

En vigtig forudsætning for, overvågningsmekanismen kan fungere korrekt, er, at de data, medlemsstaterne indsamler, er nøjagtige og indbyrdes sammenlignelige. Rådet har derfor anmodet om, at ordningen baseres på officielle data, der indsamles af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne.

Dette princip udelukker derfor data, som ikke bygger korrekte målinger med anvendelse af standardbrændstoffer og fælles procedurer i hele Fællesskabet. Det er derfor klart, at der til overvågningsmekanismen kun må anvendes data, der indsamles i medfør af EF-typegodkendelseslovgivningen. Denne lovgivning omfatter endnu kun benzin- og dieseldrevne biler, skønt der er planer om at medtage komprimeret naturgas (CNG) og flaskegas (LPG). Kommissionen vil fremsætte forslag til ændring af nærværende beslutning, hvis der medtages nye brændstoffer i typegodkendelseslovgivningen. I begrundelsen ventes det, at kun få gasdrevne biler vil blive typegodkendt, og konsekvenserne for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler vil derfor være beskedne.

Inddragelse af eldrevne biler i beregningerne er problematisk, fordi det er vanskeligt at vurdere fordelene ved brugen af elbiler for så vidt angår de samlede CO₂-emissioner. Selv om slutemissionerne af CO₂ er nul, kan livscyklus-emissionerne være betydelige. Derudover kan disse livscyklus-emissioner variere betydeligt i de forskellige dele af Fællesskabet som følge af de store forskelle i medlemsstaternes elindustri.

¹¹ Defineret i direktiv 91/441/EØF (EFT L 242 af 30.8.1991, s. 1) om ændring af direktiv 70/220/EØF (EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1) om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer.

¹² Meddelelse om en strategi til bekæmpelse af luftforurenende emissioner for vejtransport, baseret på resultaterne af auto/olieprogrammet. KOM(96) 248 endelig udg.

2.8. Kvalitetssikring af dataene

Medlemsstaterne skal være ansvarlige for, at de data, de indsamler, er nøjagtige. I overvågningsmekanismen vil der kun blive anvendt officielle data fra medlemsstaterne, enten fra typegodkendelsesdokumentation eller typeattester. Herudover er der opstillet visse kriterier for, hvordan disse datakilder skal anvendes.

Der er imidlertid visse potentielle fejlkilder, som er skitseret i forslaget. Herunder menneskelige fejl i forbindelse med konvertering til digital form af data i typegodkendelsesdokumentationen (på papir) og i forbindelse med udvælgelse af de korrekte "versionsspecifikke" data fra sådanne elektroniske databaser for typegodkendelsesinformation; menneskelige fejl ved overførslen af data fra typeattesten (papir) til den elektroniske registreringsfil i forbindelse med bilregistrering og overførsel af ukorrekte data fra fabrikanter og forhandlere i forbindelse med automatisk bilregistrering. Medlemsstaterne vil blive anmodet om at minimere disse fejl og vurdere kvaliteten af de data, de indsamler. Det er af afgørende betydning, at disse data er nøjagtige, da de vil blive anvendt til at måle effektiviteten af Fællesskabets CO₂/bilstrategi og bilfabrikanternes indsats for at mindske CO₂-emissionerne fra den nye bilpark. Kommissionen vil under alle omstændigheder vurdere, hvordan overvågningsmekanismen fungerer, og vil kunne foreslå foranstaltninger til at forbedre mekanismen, hvis dette bliver nødvendigt.

2.9. Bilregistreringsordningerne i medlemsstaterne

Det er ikke sigtet med denne beslutning at harmonisere de forskellige nationale bilregistreringssystemer, men blot at udnytte dem som kilde til data af en vis kvalitet til brug for overvågningsmekanismen. Som en indirekte virkning vil gennemførelsen af overvågningsmekanismen kunne indebære, at nogle registreringssystemer skal tilpasses. Medlemsstaternes registreringsordninger er ret forskelligartede, som det fremgår af nedenstående.

Tabel 1 giver en oversigt over de data, der findes i de nationale registreringsdatabaser.

2.9.1. Østrig

En kunde skal forelægge den relevante regionale myndighed en typeattest for at registrere en ny personbil. Regionalmyndighederne videresender dernæst dataene til indenrigsministeriet (og det centrale statistiske kontor), hvor der oprettes en registreringsfil i en centraliseret database. Østrig har for nylig indført en ny omsætningsafgift for biler baseret på brændstofforbruget og, på et senere tidspunkt, på de specifikke CO₂-emissioner. Dette skulle kunne forbedre nøjagtigheden og kvaliteten af de data, der indsamles med henblik på overvågning.

2.9.2. *Belgien*

Centraliseret personbilregistreringssystem, hvor de data, der kræves til hver enkelt registreringsfil, hentes fra typegodkendelsesdokumentationen, dog ikke for privatimporterede biler, hvor typeattesten anvendes, hvis en sådan findes.

2.9.3. *Danmark*

Edb-system for registrering af personbiler. Der er planer om administrative ændringer, hvorefter data om brændstofforbrug kan medtages i den elektroniske registreringsfil, som vil blive anvendt som grundlag for beregning af en bilafgift. Registreringsdataene hentes fra typegodkendelsesdokumentation eller fra typeattesten kombineret med et bilsyn.

2.9.4. *Finland*

Registrering af nye personbiler finder sted on-line, f.eks. hos officielle inspektionsmyndigheder, og der findes en database for versionsspecifikke bilregistreringsdata. Oplysningerne hentes fra en database for typegodkendelsesdokumentation eller fra et bilsyn, men ikke fra typeattesten.

2.9.5. *Frankrig*

Registreringsfilen og attesten oprettes, når bilejeren forelægger typeattesten for den relevante myndighed i departementet. Alle registreringsfiler lagres i en centraliseret bilregistreringsdatabase, som indeholder versionsspecifikke data. Disse versionsspecifikke data hentes fra en database med typegodkendelsesdata på grundlag af de type-, variant- og versionsnumre, der er anført i den typeattest, bilejeren forelægger.

2.9.6. *Tyskland*

Centraliseret national database for bilregistreringsoplysninger. Oplysningerne hentes fra typegodkendelsesdokumentation, men de tekniske data for flere indbyrdes lignende versioner, som defineret ved typegodkendelseslovgivningen, aggregeres i databasen. Tekniske oplysninger om "hver aggregeret version" sendes til de regionale registreringsmyndigheder (der er ansvarlige over for delstaterne), som udsteder et registreringsdokument ("Fahrzeugschein") til ansøgeren mod forelæggelse af en "tysk typeattest" ("Fahrzeugbrief"), som er udleveret af fabrikanten eller importøren, hvis den er godkendt af KBA på grundlag af en eksisterende typegodkendelse.

2.9.7. *Grækenland*

I Transportministeriets direktoratet for information drives en elektronisk database for bilregistreringsdata. Dataene i registrerings-

filerne hentes fra en database for typegodkendelsesinformation, når en bil forevises med henblik på registrering af en af de relevante regionale myndigheder. Inden en bil kan registreres, kontrolleres oplysningerne i typegodkendelsesfilen med dataene i typeattesten, idet type-, variant- og versionsnumrene anvendes til søgning i typegodkendelsesdatabase.

2.9.8. *Irland*

De tekniske oplysninger, der kræves til registrering af nye personbiler, forelægges af de koncessionerede forhandlere i elektronisk form og oplagres i en central database. Dataene svarer hovedsagelig til dem, der er anført i typeattesten. Anmodning om registrering af en ny bil foretages on-line i en lokal instans. Dette udløser søgning af de relevante data fra den centrale database, som inkorporeres i en registreringsfil.

2.9.9. *Italien*

Kommissionen har ikke modtaget oplysninger om Italiens bilregistreringssystem.

2.9.10. *Luxembourg*

Central edb-database for personbilregistreringsdata. Disse data hentes generelt fra bilfabrikanternes typegodkendelsesdokumentation eller fra den typeattest, der ledsager hver ny bil. På indeværende tidspunkt oplagres kun data, der kræves til drift og beregning af den årlige bilafgift.

2.9.11. *Nederlandene*

Den nuværende bilregistreringsdatabase vil blive udskiftet inden for de næste 1-2 år. Nu opbevares versionsspecifik information, der hentes fra typegodkendelsesdokumentationen, i en central database, der drives af de centrale registreringsmyndigheder. Importøren (fabrikant/forhandler) af en ny bil anmoder om et registreringskort fra de centrale registreringsmyndigheder ved at forelægge visse oplysninger, der er anført i typeattesten, som sendes elektronisk til den centrale registreringsmyndighed. Registreringskortet sendes til forhandleren og videregives i sidste ende til køberen af en ny bil.

2.9.12. *Portugal*

Central database for registreringsoplysninger. Disse oplysninger hentes fra typeattesten.

2.9.13. *Spanien*

De regionale transportmyndigheder anvender oplysninger fra et "teknisk inspektionsblad" (baseret på typeattesten), når de opretter en

elektronisk registreringsfil i forbindelse med bilregistrering. Generaldirektoratet for trafik har ansvaret for en centraliseret database med de individuelle registreringsfiler.

2.9.14. Sverige

Ved registrering af en ny personbil hentes data fra typeattesten, som anvendes til at oprette en registreringsfil for den nye bil. Central edb-database for oplagring af hver registreringsfil.

2.9.15. Det forenede Kongerige

Central edb-bilregistreringsdatabase. Der anvendes oplysninger fra typegodkendelsen, men der finder ingen "datasøgning" sted fra databaser. Typeattesten anvendes for ikke-seriefremstillede biler. Registreringssystemet er ved at blive opdateret, hvorefter fabrikanten/forhandleren kan foretage automatisk dataindlæsning (i det væsentlige en elektronisk udgave af typeattesten) og direkte fremstille en registreringsattest i salgslokalet. Det ventes, at 90% af førstegangsregistreringerne vil finde sted på denne måde fra 1999.

3. BEGRUNDELSE AF FORSLAGET UD FRA NÆRHEDSPRINCIPPET

a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Fællesskabets strategi til mindskelse af CO₂-emissionerne fra nye personbiler opstiller et emissionsmål på 120 g/km CO₂ udtrykt som et gennemsnit for alle nye biler, der sælges i Fællesskabet. Dette mål skal nås i 2005 (senest 2010).

Der behøves en mekanisme til at overvåge de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler for at kunne vurdere strategiens effektivitet. Rådet erkendte dette behov i sine konklusioner af 25. juni 1996.

b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Delt kompetence. Artikel 130 S.

c) Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

CO₂/bilstrategien opstiller et fællesskabsmål, og der er derfor behov for overvågning på fællesskabsplan for at sikre strategiens effektivitet. Der findes ikke noget system på EU-plan til overvågning af de specifikke CO₂-emissioner fra nye biler. Kun medlemsstaterne indsamler de data, der behøves til drift af et tilstrækkelig nøjagtigt og funktionsdygtigt overvågningssystem. Ordningen gælder alle medlemsstaterne. Hver eneste medlemsstat skal derfor deltage, for at ordningen kan fungere.

d) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

Strategien kræver samordning på EU-plan. Medlemsstaterne er ansvarlige for at indsamle, oplagre og videresende de relevante data. Beslutningen indeholder kun bestemmelser om samordning af dataene på EU-plan.

e) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Den vigtigste fordel ved den foreslåede foranstaltning er muligheden for at vurdere, om Fællesskabets politik til mindskelse af de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler er effektiv. Det er vanskeligt at sætte tal på omkostningerne ved ikke at sætte ind, men hvis disse emissioner ikke mindskes, vil der være øget risiko for antropogene forstyrrelser af klimasystemet. Det er uhyre vanskeligt at vurdere fordelene ved gennemførelsen af en CO₂/bil-overvågningsordning. Det er i praksis den eneste måde til at overvåge fremskridtet hen imod Fællesskabets CO₂-emissionsmål for personbiler.

Medlemsstaterne er blevet bedt om at vurdere omkostningerne ved gennemførelsen af den foreslåede overvågningsmekanisme. De medlemsstater, der har svaret, har anført, at omkostningerne vil ligge mellem 17 000 og 125 000 ECU, idet de fleste dog nævner tal i den lavere ende af dette interval. De samme medlemsstater har anført, at de yderligere årlige omkostninger ved drift af overvågningsmekanismen vil ligge på mellem 1000 og 42 000 ECU. De samlede startomkostninger ved gennemførelsen af en CO₂/bil-overvågningsmekanisme i de 15 medlemsstater anslås til mellem 0,5 og 1 mio. ECU. De årlige driftsomkostninger ventes at blive noget lavere.

f) Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsfor skrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

For at overvågningsmekanismen kan fungere, skal medlemsstaterne hvert år tilsende Kommissionen et mindstesæt af data. Man mener derfor ikke, at en henstilling eller finansiel støtte hertil kan sikre, at dette vil finde sted. Formålet med den foreslåede lovgivning er at sikre, at medlemsstaterne tilsender Kommissionen visse data. Der er ikke planer om en harmonisering af de nationale bestemmelser.

Valget ligger derfor mellem en beslutning og et direktiv. Fortilfælde¹³ i Fællesskabets lovgivning på lignende områder synes at vise, at en beslutning vil være det bedste valg.

¹³ a) Rådets beslutning 97/101/EF om oprettelse af en gensidig udveksling om information af data fra net og individuelle stationer, der måler luftforureningen i medlemsstaterne (EFT L 35 af 5.2.1997, s. 14); b) Rådets beslutning 93/389/EØF om en overvågningsmekanisme for emissionen af CO₂ og andre drivhusgasser i Fællesskabet (EFT L 167 af 9.7.1993, s. 31).

g) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Som anført i punkt f) ovenfor, er målet med den foreslåede beslutning at sikre, at der er adgang til visse data på EU-plan. Til overvågningsmekanismen kræves meget specifikke data, som skal hentes fra den samme slags kilder, så det sikres, at oplysningerne fra en medlemsstat er sammenlignelige med oplysningerne fra en anden medlemsstat og lige så nøjagtige. Formålet er imidlertid ikke at harmonisere medlemsstaternes bilregistreringsordninger. For at overvågningsmekanismen kan fungere korrekt, er det kun nødvendigt, at disse registreringsordninger indsamler et *mindstesæt* af data, der er tilstrækkelig nøjagtige. Medlemsstaterne vil fortsat have den samme frihed med hensyn til driften af deres bilregistreringsordninger.

4. FORSLAGETS INDHOLD

4.1. Artikel 1

Heri hedder det, at medlemsstaterne skal indføre en ordning til overvågning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler på deres territorium. Det gælder kun personbiler, der førstegangsregistreres i EU.

4.2. Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner på en række udtryk, der optræder i beslutningen.

4.3. Artikel 3

Denne artikel anfører, sammen med bilag I, hvilke bilspecifikke data medlemsstaterne skal indsamle med henblik på CO₂/bil-overvågningsmekanismen. Herudover fastslås det, at medlemsstaterne har ansvaret for kvaliteten og validiteten af de data, de indsamler.

4.4. Artikel 4

Heri anføres, hvilke data medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen. Til forberedelsen af dataene kræves der visse simple beregninger af de bilspecifikke data, der er indsamlet i det forudgående kalenderår. Disse beregninger er beskrevet i bilag III.

De data, der tilsendes Kommissionen, bør anføres efter et bestemt skema, som er beskrevet i bilag IV. Det foreslås, at medlemsstaterne får en frist på 3 måneder fra udgangen af et givet kalenderår til at tilsende Kommissionen de pågældende data, men i første driftsår er fristen dog 6 måneder.

4.5. Artikel 5

I henhold til denne artikel skal medlemsstaterne udpege en instans, der skal stå for indsamling og videreformidling af overvågningsdataene, og underrette Kommissionen om denne udpegning.

4.6. Artikel 6

I henhold til denne artikel skal medlemsstaterne underrette Kommissionen om, hvordan de agter at opfylde beslutningens bestemmelser.

4.7. Artikel 7

Her hedder det, at Kommissionen skal aflægge rapport om overvågningsmekanismens gennemførelse senest den 31. december 2003.

4.8. Artikel 8

Her hedder det, at Kommissionen forelægger Rådet en rapport om de modtagne data.

4.9. Artikel 9

Her hedder det, at Rådets beslutning er rettet til medlemsstaterne.

4.10. Bilag I

I dette bilag anføres, hvilke oplysninger medlemsstaterne skal indsamle. Det angives også, hvor disse data skal hentes.

4.11. Bilag II

Dette bilag beskriver betingelserne for anvendelse af visse andre datakilder end typeattesten til brug for den foreslåede overvågningsmekanisme og indkredser en række potentielle fejlkilder.

4.12. Bilag III

Her beskrives de beregninger, der skal foretages på de indsamlede data, før medlemsstaterne sender dem videre til Kommissionen.

4.13. Bilag IV

Her beskrives det skema, hvorefter dataene skal meddeles Kommissionen.

Tabel 1. Resumé af data, der findes i medlemstaternes bilregistreringsdatabaser

	Kilde til registreringsdata		Oplysninger i de elektroniske registreringsfiler				
	Typegodkendelse	Typeattest	Brændstof-type	Masse (af karrosseri i køreklar stand)	Fabrikant	Effekt	Slagvolumen
Østrig		ja	ja	Ja	ja	Ja	ja
Belgien	ja	(privatimporterede biler)	ja		ja	Ja	ja
Danmark	ja	(i visse tilfælde, kombineret med bilsyn)	ja	ja (uden brændstof, kølevæske og olie)	ja	Nej	nej
Finland	krydscheck	ja	ja	Ja	mulig gennem VIN	Ja	ja
Frankrig	ja		ja	ja (ikke baseret på typeattest)	ja	Ja	ja
Tyskland	ja		ja	ja (ikke baseret på typeattest)	ja	Ja	ja
Grækenland	ja	(krydscheck med typeattest)	ja	?	ja	Ja	?
Irland		ja (tilvejes af distributøren)	ja	nej - men mulig	ja	nej - men mulig	ja
Italien	ja	ja					
Luxembourg	ja	ja					
Nederlandene	ja	privatimporterede biler	ja	ja (masse i køreklar stand minus 100 kg)	ja	nej - men mulig	nej - men mulig
Portugal		ja	ja	Ja	ja		
Spanien	ja		ja		ja	(hestekræfter)	ja
Sverige		ja	ja	Ja	ja	Ja	ja
UK	ja (ingen data-uddrag)	ja (ikke-seriefremstillede biler)	ja	Nej	ja	Nej	ja

Forslag til
RÅDETS BESLUTNING
om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige
specifikke kuldioxidemissioner fra nye personbiler

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 130 S, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁵,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C og i samarbejde med Europa-Parlamentet¹⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabet erkender, at atmosfærens koncentrationer af drivhusgasser bør stabiliseres på et niveau, som kan forhindre farlige antropogene forstyrrelser af klimasystemet;
- (2) Fællesskabet er i henhold til De Forenede Nationers rammekonvention om klimæændringer forpligtet til at stabilisere emissionerne af kuldioxid (CO₂) på 1990-niveauet i år 2000;
- (3) Fællesskabet har som part i den protokol, partskonferencen for De Forenede Nationers rammekonvention om klimæændringer vedtog i december 1997, i Kyoto, accepteret at tilstræbe at reducere sin emissioner af en kurv af drivhusgasser med 8% i perioden 2008-2012 i forhold til 1990-niveauet;
- (4) der er ved Rådets beslutning 93/389/EØF¹⁷ indført en overvågningsmekanisme for emissionen af CO₂ og andre drivhusgasser i Fællesskabet;
- (5) i erkendelse af personbilernes betydning som kilde til CO₂ har Fællesskabet i Kommissionens meddelelse af 20. december 1995¹⁸ fastlagt en strategi med henblik på at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler og forbedre brændstoføkonomien;

¹⁴ EFT

¹⁵ EFT

¹⁶ Europa-Parlamentets udtalelse af ... (EFT ...); Rådets fælles holdning af ... (EFT ...); Europa-Parlamentets beslutning af ... (EFT ...).

¹⁷ EFT L 167 af 9.7.1993, s. 31.

¹⁸ KOM(95) 689 endelig udg.

- (6) de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler måles på et harmoniseret grundlag i Fællesskabet efter den metodologi, der er fastsat i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om motorkøretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug¹⁹, senest ændret ved Kommissionens direktiv 93/116/EF²⁰;
- (7) for at kunne overvåge effektiviteten af Fællesskabets strategi som fastlagt i Kommissionens meddelelse af 20. december 1995 bør der fastsættes procedurer til at overvåge de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler, der sælges i Fællesskabet;
- (8) medlemsstaterne bør kun indsamle officielle data, der er i overensstemmelse med Rådets direktiv 70/156/EØF²¹, senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/14/EF²², vedrørende typegodkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer;
- (9) ved direktiv 70/156/EØF er det fastsat, at fabrikanterne skal udstede en typeattest, som skal ledsage hver ny personbil, og at medlemsstaterne kun må tillade registrering og ibrugtagning af en ny personbil, hvis den er ledsaget af en gyldig typeattest;
- (10) sigtet med denne beslutning er ikke at harmonisere medlemsstaternes bilregistreringsordninger, men at bygge på disse ordninger for at sikre indsamling af det minimum af oplysninger, der er påkrævet, for at en fællesskabsmekanisme for overvågning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler kan fungere tilfredsstillende;
- (11) denne overvågningsmekanisme bør kun gælde personbiler, som skal registreres for første gang i Fællesskabet, og som ikke tidligere er blevet registreret andetsteds -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Ved denne beslutning indføres en mekanisme til overvågning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet. Den gælder kun personbiler, som registreres i Fællesskabet for første gang, og som ikke tidligere er blevet registreret andetsteds, og som er EF-typegodkendt efter direktiv 70/156/EØF.

¹⁹ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36.

²⁰ EFT L 329 af 30.12.1993, s. 39.

²¹ EFT L 42 af 23.2.1970 s. 1.

²² EFT L 91 af 25.3.1998, s. 1.

Artikel 2

I denne beslutning forstås ved:

1. *Personbil*: et motordrevet køretøj af klasse M1, som defineret i bilag I til direktiv 70/156/EØF, til personbefordring med højst 8 siddepladser foruden førerens plads. Definitionen omfatter ikke to- og trehjulede motorkøretøjer og motorkøretøjer til særlig anvendelse, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a), andet led, i direktiv 70/156/EØF.
2. *Førstegangsregistreret bil*: en personbil, der er registreret for første gang i Fællesskabet. Køretøjer, som genregistreres i en anden medlemsstat, eller som tidligere er blevet registreret uden for Fællesskabet, er udtrykkeligt undtaget fra denne definition.
3. *Typeattest*: den attest, der er defineret i artikel 6 i direktiv 70/156/EØF, og som skal ledsage hver ny personbil, før den kan registreres eller tages i brug.
4. *Specifik CO₂-emission* for en given personbil: den emission, som måles i overensstemmelse med direktiv 80/1268/EØF.
5. *Fabrikant*: firmabetegnelse på den person eller det organ, der over for en typegodkendelsesmyndighed står til ansvar for alle aspekter af den pågældende køretøjstype, og den betegnelse, der er anført i typeattesten (anført som *fabriksmærke*).
6. *Største nettoeffekt* for nye personbiler: største motoreffekt, som anført i typeattesten og målt i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv 80/1269/EØF²³.
7. *Vægt*: vægt af køretøj med karrosseri i køreklar stand som anført i typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF.
8. *Slagvolumen*: slagvolumen som anført i typeattesten og målt i henhold til bestemmelserne i direktiv 80/1269/EØF.
9. *Brændstoftype*: det brændstof, hvortil bilen oprindeligt var typegodkendt, og som er anført i typeattesten.
10. *Registreringsfil*: elektronisk fil, der indeholder oplysninger vedrørende registreringen af en given personbil.
11. *Variant og version*: de af fabrikanten i overensstemmelse med bilag II til direktiv 70/156/EØF erklærede forskellige køretøjsformer af en given type, som kan identificeres entydigt ved deres type-, variant- og versionsnumre.
12. *Typegodkendelsesdokumentation*: informationspakke indeholdende informationsmappe, typegodkendelsesattest og prøvningsresultater, der rundsendes mel-

²³ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 46.

lem de nationale typegodkendelsesmyndigheder i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 4, stk. 5 og 6, i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 3

1. Med henblik på indførelse af den i artikel 1 omhandlede mekanise indsamler medlemsstaterne de i bilag I beskrevne oplysninger for hver bil, der er omfattet af nævnte artikel, og som registreres på deres område.
2. Medlemsstaterne kan hente de i stk. 1 omhandlede oplysninger enten fra fællesskabstypegodkendelsesdokumentation eller typeattesten.
3. Medlemsstaterne er ansvarlige for validering af de data, de indsamler, og disses kvalitet. Medlemsstaterne tager hensyn til de mulige fejlkilder, som er beskrevet i bilag II, tager skridt til at minimere disse fejl og foretager årligt, ved statistisk analyse eller på anden måde, en vurdering af procentdelen af ukorrekte data, de har indsamlet og registreret. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen denne vurdering sammen med de i artikel 4, stk. 1, omhandlede overvågningsdata.
4. På baggrund af den i stk. 3 omhandlede vurdering kan Kommissionen anmode medlemsstaterne om at gøre rede for, hvilke procedurer de har anvendt for at sikre dataenes kvalitet, og kan, hvis den ikke er overbevist om de anvendte procedurers effektivitet, i samråd med medlemsstaterne anmode om, at der træffes yderligere foranstaltninger.

Artikel 4

1. Hvert kalenderår beregner medlemsstaterne følgende efter de i bilag III beskrevne metoder:
 - a) For hver enkelt brændstoftype:
 - (i) det samlede antal førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for førstegangsregistrerede personbiler.
 - b) For hver enkelt fabrikant og brændstoftype antallet af førstegangsregistrerede personbiler og de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.
 - c) For hver brændstoftype og hver CO₂-emissionskategori som anført i bilag III.4 antallet af førstegangsregistrerede personbiler.
 - d) For hver brændstoftype og hver vægtklasse som anført i bilag III.5:
 - (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner

- (iii) gennemsnitlig vægt.
 - e) For hver brændstoftype og hver nettoeffekt-kategori som anført i bilag III.6:
 - (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner
 - (iii) gennemsnitlig nettoeffekt.
 - f) For hver brændstoftype og slagvolumen-kategori som anført i bilag III.7:
 - (i) antallet af førstegangsregistrerede personbiler
 - (ii) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner
 - (iii) gennemsnitlig slagvolumen.
2. Medlemsstaterne sender årligt Kommissionen de i stk. 1 omhandlede oplysninger. Disse oplysninger fremsendes første gang senest den 1. juli 2001. Herefter fremsendes overvågningsdataene for et givet kalenderår senest den 1. april året efter. Dataene fremsendes efter det skema, der er anført i bilag IV.
3. Efter anmodning fra Kommissionen fremsender medlemsstaterne også det komplette datasæt, der er indsamlet i henhold til artikel 3.

Artikel 5

Medlemsstaterne udpeger et organ, der skal være ansvarligt for indsamling og fremsendelse af overvågningsdataene, og underretter Kommissionen herom senest den 31. juli 2000.

Artikel 6

Medlemsstaterne meddeler senest den 31. juli 2000 Kommissionen, hvorledes de agter at gennemføre bestemmelserne i denne beslutning. På grundlag af disse rapporter kan Kommissionen søge yderligere oplysninger eller, i samråd med medlemsstaterne, anmode om, at der foretages ændringer i den foreslåede gennemførelsesmetode.

Artikel 7

Kommissionen meddeler senest den 31. december 2003 Rådet, hvorledes den ved denne beslutning indførte overvågningsmekanisme fungerer.

Artikel 8

For hvert kalenderår forelægger Kommissionen Rådet en rapport udarbejdet på grundlag af de overvågningsdata, den modtager fra medlemsstaterne.

Artikel 9

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

Data, som medlemsstaterne skal indsamle og fremsende til brug for en CO₂-overvågningsmekanisme for nye personbiler

Til brug for en fællesskabsmekanisme for overvågning af de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler skal medlemsstaterne indsamle visse oplysninger for hver ny personbil, der registreres i Fællesskabet for første gang. Mekanismen omfatter kun benzin og dieselolie, da den europæiske lovgivning om typegodkendelse kun omfatter disse brændstoffer.

1. Medlemsstaterne skal indsamle og registrere følgende data, når en ny personbil registreres for første gang i Fællesskabet:
 - specifikke CO₂-emissioner (g/km)
 - brændstoftype (f.eks. benzin, diesel)
 - fabrikant
 - vægt (kg)
 - største nettoeffekt (kW)
 - slagvolumen (cm³)

Dataenes kvalitet og nøjagtighed**1. Indledning**

Fabrikanterne kan differentiere deres personbiltyper i *varianter*, som igen kan inddeles i *versioner*. For en given bil er de nøjagtigste data om CO₂-emissionen de tal, der anføres for den *version*, bilen tilhører. Til brug for overvågningsmekanismen bør medlemsstaterne derfor kun indsamle "versionsspecifikke" data.

2. Anvendelse af typegodkendelsesdokumentation som kilde til overvågningsdata

- a) De oplysninger, der skal anvendes til CO₂/bil-overvågning (eller som skal indlæses i elektroniske databaser til senere brug for denne overvågningsmekanisme), skal hentes fra den officielle "informationspakke", som ledsager meddelelsen om typegodkendelse, der rundsendes af de nationale typegodkendelsesmyndigheder som fastsat i direktiv 70/156/EØF.
- b) Den af de nationale typegodkendelsesmyndigheder rundsendte informationspakke kan indeholde data vedrørende flere forskellige versioner. Det er derfor vigtigt, at de data vedrørende en ny personbil, der er omfattet af bestemmelserne i denne beslutning, identificeres korrekt i informationspakken. Dataene vedrørende en bestemt version skal derfor udvælges på grundlag af køretøjets *type*-, *variant*- og *versionsnumre* som anført i typeattesten. Typeattesten indeholder altid data vedrørende den bestemte version af en given biltype.

3. Mulige fejlkilder**a) Uddragning af versionsspecifikke data fra typegodkendelsesdokumentation**

Anvendelse af typegodkendelsesdokumentation som kilde til overvågningsdata i henhold til denne beslutning er behæftet med to vigtige potentielle fejlkilder. Den ene er overførsel af data fra informationsmappen (på papir) til elektronisk form med henblik på anvendelse i en database for typegodkendelsesdata. Her vil der sandsynligvis først og fremmest være tale om menneskelige fejl. En anden fejlkilde er korrekt uddragning af data fra elektroniske databaser for typegodkendelsesdata. Data vedrørende den ønskede version bør i sådanne databaser udelukkende identificeres ved den kombination af *type*-, *variant*- og *versionsnumre*, der er anført i typeattesten.

b) Overførsel af data fra typeattest til elektronisk registreringsfil

Når data uddrages fra typeattesten (papir) og indlæses i en elektronisk registreringsfil i forbindelse med registrering af en ny personbil, er der fare for, at der indlæses ukorrekte data. Den mest sandsynlige fejlkilde er af menneskelig art.

c) **Automatiseret overførsel af data fra fabrikanter til registreringsmyndigheder**

I nogle medlemsstater anmodes fabrikanterne om at overføre dataene i typegodkendelsen til registreringsmyndighederne (eller direkte til registreringsfiler) med elektroniske midler. Herved kan der naturligvis overføres ukorrekte data, og disse systemer bør derfor valideres.

Metodologi til generering af CO₂-overvågningsdata for nye personbiler

Dette bilag beskriver, hvilke overvågningsdata der skal meddeles Europa-Kommissionen. Overvågningsdataene skal genereres ud fra de rådata, der indsamles i forbindelse med førstegangsregistrering af nye personbiler (beskrevet i bilag I) efter de nedenfor beskrevne metoder. Bilag IV angiver, i hvilken form disse data skal meddeles Kommissionen.

Der tages kun hensyn til benzin og dieselolie, da disse er de eneste brændstoffer, der på nuværende tidspunkt er omfattet af den europæiske lovgivning om typegodkendelse. Overvågningsmekanismen skal kun omfatte oplysninger om nye personbiler, som ikke tidligere er registreret i Fællesskabet. Personbiler, som tidligere er registreret i Den Europæiske Union eller andetsteds, er udtrykkeligt udelukket fra denne beslutning.

1. Antal førstegangsregistrerede personbiler fordelt efter brændstoftype (N_f)

For hver brændstoftype (f.eks. benzin og dieselolie) skal medlemsstaterne opsummere antallet af nye personbiler, som er blevet førstegangsregistreret på deres territorium. For hver brændstoftype, f , anføres antallet af førstegangsregistrerede nye personbiler som N_f .

2. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra førstegangsregistrerede biler af en given brændstoftype ($S_{f,ave}$)

Den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for alle førstegangsregistrerede biler af en given brændstoftype (betegnet ved $S_{f,ave}$) beregnes ud fra summen af de specifikke CO₂-emissioner fra hver enkelt førstegangsregistreret bil af en given brændstoftype, S_f , divideret med antallet af førstegangsregistrerede biler af samme brændstoftype, N_f .

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

3. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle førstegangsregistrerede biler af en given brændstoftype og fra en given fabrikant ($S_{f,ave,man}$)

Dette beregnes ud fra summen af de specifikke CO₂-emissioner fra hver enkelt førstegangsregistreret bil af en given brændstoftype og fra en given fabrikant, $S_{f,man}$, divideret med det samlede antal førstegangsregistrerede biler af samme brændstoftype og fra samme fabrikant, $N_{f,man}$.

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

4. Fordelingen af nye personbiler efter CO₂-emission

Antallet af førstegangsregistrerede personbiler af hver brændstoftype, som hører til hver af følgende CO₂-emissionskategorier, skal registreres. CO₂-emissionskategorierne er: <60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, >300 g/km.

5. Fordelingen af nye personbiler efter vægt

For hver af følgende vægtklasser, <650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1050, 1051-1150, 1151-1250, 1251-1350, 1351-1550, 1551-1750, og >1750 kg, skal antallet af førstegangsregistrerede biler af en given brændstoftype, gennemsnitsvægten af disse biler og også deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emission registreres.

Hvis antallet af nye biler i en given vægtklasse, m , og brændstoftype, f , gives ved $N_{f,m}$ beregnes gennemsnitsvægten af disse køretøjer $M_{f,m,ave}$, ud fra summen af den individuelle vægt $M_{f,m}$, af hver ny bil divideret med $N_{f,m}$.

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

Hvis $S_{f,m}$ er den specifikke CO₂-emission fra individuelle biler af en given vægtklasse og brændstoftype, beregnes den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission af disse køretøjer ved

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

6. Fordeling af førstegangsregistrerede personbiler efter største nettoeffekt

For hver af følgende kategorier af største 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, og >180 kW, skal antallet af førstegangsregistrerede personbiler af en given brændstoftype, disse køretøjers gennemsnitlige største nettoeffekt og også deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner registreres.

Hvis antallet af nye biler i et givet effektinterval, p , og brændstoftype, f , gives ved $N_{f,p}$, beregnes den gennemsnitlige nettoeffekt af disse køretøjer $P_{f,p,ave}$, ud fra summen af de individuelle værdier for maksimal nettoeffekt $P_{f,p}$ for hver ny bil, divideret med $N_{f,p}$.

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

Hvis $S_{f,p}$ er den specifikke CO₂-emission fra individuelle biler af en given effektkategori og brændstoftype beregnes, i analogi hermed, den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for disse køretøjer ved:

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

7. Fordeling af førstegangsregistrerede personbiler efter slagvolumen

For hver af følgende slagvolumen kategorier, <700, 700-800, 801-900, 901-1000, 1001-1100, 1101-1200, 1201-1300, 1301-1400, 1401-1500, 1501-1600, 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900, 1901-2000, 2001-2100, 2101-2200, 2201-2400, 2401-2600, 2601-2800, 2801-3000, og >3000 cm³, skal antallet af førstegangsregistrerede personbiler af en given brændstoftype, den gennemsnitlige slagvolumen for disse køretøjer og også deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner registreres.

Hvis antallet af nye biler i et givet slagvolumeninterval, c , og brændstoftype, f , gives ved $N_{f,c}$, beregnes den gennemsnitlige slagvolumen for disse køretøjer $C_{f,c,ave}$, ud fra summen af hver ny bils slagvolumen, $C_{f,c}$, divideret med $N_{f,c}$.

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

Hvis $S_{f,c}$, er den specifikke CO₂-emission fra individuelle biler af en given slagvolumen kategori og brændstoftype, beregnes den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for disse køretøjer, i analogi hermed, ved

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

Skema for overvågningsdata, der skal meddeles Kommissionen

Nedenfor skitseres et skema for, hvordan overvågningsdataene, beregnet efter metodologien i bilag III, bør meddeles Kommissionen.

1. De specifikke CO₂-emissioner for alle førstegangsregistrerede personbiler af en given brændstoftype

For hver brændstoftype skal medlemsstaterne angive antallet af førstegangsregistrerede personbiler og den gennemsnitlige specifikke CO₂-emission for disse biler. Dataene skal forelægges i tabelform, som vist nedenfor, hvor CO₂-emissionsværdierne angives afrundet til nærmeste hele tal.

Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede biler	Gennemsnitlig specifik CO ₂ -emission g/km
benzin g/km
diesel g/km

2. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner pr. fabrikant og brændstoftype

Dataene vedrørende alle førstegangsregistrerede personbiler opdeles efter fabrikant og underopdeles yderligere efter brændstoftype (f.eks. benzin og diesel). For hver undergruppe skal medlemsstaterne angive de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og antallet af køretøjer, dette gennemsnit er beregnet ud fra. Oplysningerne forelægges i tabelform som vist nedenfor. CO₂-emissionsværdierne angives afrundet til nærmeste hele tal.

Fabrikant	Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede biler	Gennemsnitlig specifik CO ₂ -emission g/km
.....	benzin g/km
	diesel g/km

3. Fordeling af nye personbiler efter CO₂-emission

For hver brændstoftype skal medlemsstaterne anføre antallet af førstegangsregistrerede personbiler i hver enkelt CO₂-emissionskategori, opgjort for hver enkelt fabrikant og for totalen af alle fabrikanter, efter nedenstående skemaer.

Fabrikant											
Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede personbiler pr. CO ₂ -emissionskategori (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
benzin											
diesel											

	Total for alle fabrikanter										
Brændstoftype	Antal førstegangsregistrerede personbiler pr. CO ₂ -emissionskategori (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
benzin											
diesel											

4. Fordeling af nye personbiler efter vægt, motoreffekt og slagvolumen

Bilernes vægt, motoreffekt og slagvolumen er blevet opdelt i klasser, og der skal forelægges samlede data for hver klasse. Dataene skal vedrøre antallet af førstegangsregistrerede biler i hver klasse, opgjort for hver enkelt fabrikant og for totalen af alle fabrikanter, gennemsnitlig vægt, motoreffekt og slagvolumen og gennemsnitlig specifik CO₂-emission for køretøjerne i den pågældende klasse. Værdierne for vægt, motoreffekt og slagvolumen og specifik CO₂-emission angives afrundet til nærmeste hele tal.

Fabrikant												
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter vægt (i kg)										
		<650	650-750	751-850	851-950-	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	>1750
Benzin	antal biler											
	gennemsnitlig vægt											
	gennemsnitlig CO ₂ -emission											
Diesel	antal biler											
	gennemsnitlig vægt											
	gennemsnitlig CO ₂ -emission											

Total for alle fabrikanter												
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter vægt (i kg)										
		<650	650-750	751-850	851-950-	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	>1750
Benzin	antal biler											
	gennemsnitlig vægt											
	gennemsnitlig CO ₂ -emission											
Diesel	antal biler											
	gennemsnitlig vægt											
	gennemsnitlig CO ₂ -emission											

Fabrikant																		
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter største motoreffekt (i kW)																
		<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	>180
Benzin	antal biler																	
	gennemsnitlig effekt																	
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																	
Diesel	antal biler																	
	gennemsnitlig effekt																	
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																	

Total for alle fabrikanter

Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter største motoreffekt (i kW)																
		<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	>180
Benzin	antal biler																	
	gennemsnitlig effekt																	
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																	
Diesel	antal biler																	
	gennemsnitlig effekt																	
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																	

Fabrikant																							
Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter slagvolumen (i cm ³)																					
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	>3000	
Benzin	antal biler																						
	gennemsnitlig slagvolumen																						
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																						
Diesel	antal biler																						
	gennemsnitlig slagvolumen																						
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																						

Total for alle fabrikker

Brændstoftype-/parameter		Nye personbiler fordelt efter slagvolumen (i cm ³)																				
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	>3000
Benzin	antal biler																					
	gennemsnitlig slagvolumen																					
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																					
Diesel	antal biler																					
	gennemsnitlig slagvolumen																					
	gennemsnitlig CO ₂ -emission																					

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER

Forslagets betegnelse:

Forslag til Rådets beslutning om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke kuldioxidemissioner fra nye personbiler.

Dokumentets referencenummer:

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Kommissionens meddelelse (KOM(95) 689 endelig udg.), som Rådet tilsluttede sig i sine konklusioner af 25. juni 1996, opstiller en strategi til reduktion af CO₂-emissionerne fra nye personbiler, der sælges i EU. Strategien består af tre hovedelementer, nemlig en aftale med bilfabrikanterne, hvorefter disse skal mindske deres bilers brændstofforbrug, mærkning af brændstoføkonomi og fiskale foranstaltninger. Herudover indeholder strategien et emissionsmål på 120g/km CO₂, udtrykt som gennemsnit for Fællesskabets nye bilpark. Dette mål skal nås i 2005 (senest 2010).

Da CO₂/bil-strategien opstiller et fællesskabsmål, er der behov for overvågning på fællesskabsplan for at kunne bedømme strategiens effektivitet. Rådet understreger i sine konklusioner vigtigheden af, at der skabes et gennemsigtigt, EU-dækkende overvågningssystem, så fremskridtet hen imod det fastsatte CO₂-emissionsmål kan vurderes. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til at fremsætte et forslag herom.

Der findes ikke nogen ordning på EU-plan, hvorved de specifikke CO₂-emissioner fra nye biler vil kunne overvåges. Kun medlemsstaterne indsamler de data, der kræves til drift af en tilstrækkelig nøjagtig og funktionsdygtig overvågningsmekanisme. Alle medlemsstaterne skal derfor inddrages, og for at en sådan EU-dækkende overvågningsmekanisme kan lykkes, er det nødvendigt at hver enkelt medlemsstat deltager.

Hovedformålet med den foreslåede foranstaltning er at kunne vurdere resultaterne af Fællesskabets foranstaltninger til at reducere de specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler. Derudover vil den foreslåede overvågningsmekanisme give oplysninger om ændringer i personbilparken som følge af strategiens gennemførelse, hvilket igen kan få indflydelse på andre af Fællesskabets målsætninger, såsom luftkvalitet, troposfærisk ozon, forsurening på regionalt plan og færdselssikkerhed.

2. Virkninger for virksomhederne

Hvem påvirkes af forslaget?

Da den foreslåede overvågningsmekanisme vil benytte officielle data, der indsamles i forbindelse med registrering af nye biler i EU, er det sandsynligt, at den foreslåede beslutning vil få konsekvenser for bilregistreringsmyndighederne i medlemsstaterne. I visse tilfælde, hvor registrering af nye biler finder sted på grundlag af data, der fremsendes automatisk af forhandlerne til den nationale registreringsmyndighed, er det imidlertid muligt, at forhandlerne af nye biler også vil blive berørt.

Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

I alle medlemsstaterne indsamler bilregistreringsmyndighederne visse bilspecifikke data inden registrering af en ny personbil, og inden den kan tages i brug. Forslaget vil betyde, at de nationale bilregistreringsmyndigheder vil blive nødsaget at ændre deres registreringsprocedurer og elektroniske databaser for at indsamle de yderligere data, som den foreslåede overvågningsmekanisme kræver. Ændringerne vil i de fleste tilfælde blive beskedne. Endvidere vil registreringsmyndighederne i nogen grad blive nødsaget til at behandle de akkumulerede personbilregistreringsdata, så de hvert år kan indberette de relevante aggregerede data til Kommissionen. I de medlemsstater, hvor forhandlerne af nye biler spiller en mere aktiv rolle i bilregistreringsproceduren, vil de måske blive nødsaget til at tilpasse edb-systemerne for at kunne fremsende yderligere data til den nationale bilregistreringsmyndighed. Disse ændringer ventes at blive af beskedent omfang (f.eks. en eller to yderligere oplysninger pr. registreret bil).

Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Gennemførelsen af den foreslåede beslutning vil kun få beskedne finansielle følger for de nationale bilregistreringsmyndigheder. Omkostningsoverslag fra de enkelte medlemsstater varierer fra 17 000 til 125 000 ECU for tilpasning af datamaskiner og software og de årlige omkostninger til databehandling med op til 40 000 ECU.

Den foreslåede beslutning kan ikke ventes at få virkninger på beskæftigelse, investeringer, oprettelse af nye virksomheder og for virksomhedernes konkurrenceevne. Forslaget kan eventuelt bevirke, at medlemsstaternes planer om at modernisere deres dataanlæg mv. i forbindelse med bilregistrering vil blive fremskyndet, da flere af medlemsstaterne har fremført, at de overvejer at foretage sådanne ændringer af andre grunde (f.eks. bilafgifter, der differentieres efter bilernes forurening).

Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation?

Nej. Forslaget vil kun få ubetydelige virkninger for de små virksomheder.

3. Høring

Repræsentanter for bilregistreringsmyndighederne i de fleste medlemsstater er blevet hørt såvel som repræsentanter for Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA), Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT) og NGO'er. De

medlemsstater, der har deltaget i udarbejdelsen af forslaget, har stillet sig positivt til indførelse af en overvågningsmekanisme. Nogle medlemsstater ville imidlertid foretrække en ordning, som ikke er for kompliceret, og som ikke mærkbart øger den mængde data, som de skal indsamle. Også bilindustrien stiller sig positivt, da den mener, at en sådan ordning vil være et klart og entydigt værktøj til måling af de fremskridt, de kan ventes at gøre med hensyn i fremtiden til at reducere CO₂-emissionerne fra deres nye biler.

ISSN 0254-1459

KOM(98) 348 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

14 07 15

Katalognummer: CB-CO-98-375-DA-C

ISBN 92-78-37058-4

**Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2986 Luxembourg**