

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.11.2010
KOM(2010) 657 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹ skal medlemsstaterne hvert år registrere bestemte data om nye personbiler og sende dem til Kommissionen. Disse data danner grundlag for bestemmelsen af de specifikke CO₂-emissionsmål for fabrikanter af nye personbiler og benyttes ligeledes til at vurdere, om fabrikanterne overholder disse mål. For at sikre, at de data, der indsendes til Kommissionen, er ensartede, er det nødvendigt at harmonisere reglerne for indsamling og rapportering af dataene så vidt muligt. Denne meddelelse vil sammen med Kommissionens forordning K(2010) 7652 om overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 gøre det nemmere at indsamle, indsende og vurdere datene, idet den indeholder oplysninger om, hvordan Kommissionen fortolker de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 443/2009, og giver medlemsstaterne vejledning i, hvilke data der skal indsendes, og hvilket format der skal anvendes. Der vil desuden blive udsendt vejledning på ad hoc-basis.

2. DATA

2.1 Datakilder

Medlemsstaterne skal først og fremmest benytte typeattesterne til indsamling af data, og hvis der ikke benyttes sådanne attester i forbindelse med registrering af køretøjer, skal de tage udgangspunkt i typegodkendelsesdokumentationen. Da typegodkendelsesdokumentationen kan indeholde værdiintervaller, skal medlemsstaterne sikre, at de data, der hentes fra typegodkendelsesdokumentationen, er i overensstemmelse med dataene på typeattesten.

Der gøres opmærksom på, at den registreringsattest, der er omhandlet i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer², ikke kan erstatte typeattesten i forbindelse med registrering af et køretøj. Registreringsattesten udstedes først efter registreringen af køretøjet.

¹ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1

² EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

2.2 Liste over fabrikanter

Data skal overvåges og registreres i forhold til en fabrikant. Derfor er det vigtigt, at fabrikanten er klart identificeret³ og ikke blandes sammen med fabrikatet⁴. Det er imidlertid klart, at eftersom den kompetente myndighed registrerer fabrikantens navn ud fra den nationale betegnelse i typeattesten eller i typegodkendelsesdokumenterne, optræder der flere forskellige navne og stavemåder.

Med det formål at harmonisere identifikationen af de relevante fabrikanter vil der blive udarbejdet en fælles liste med fabrikanternes navne og respektive WMI-koder (WMI er forkortelsen for World Manufacturer Identifier), og medlemsstaterne skal benytte denne liste som grundlag for registrering, jf. artikel 8, stk. 2, i forordning K(2010) 7652. Da forordning (EF) nr. 443/2009 gælder for fabrikanter både inden for og uden for EU, bør der ikke accepteres nogen differentiering efter fabrikantens hjemsted. Dog gøres der i overensstemmelse med artikel 7 i forordning K(2010) 7652 en undtagelse, når dataene for et individuelt køretøj bygger på nationale typegodkendelser af små serier eller individuelle godkendelser. I sådanne tilfælde skal medlemsstaterne ikke benytte fabrikantens navn, men de koder, der er angivet i nævnte artikel.

En ensartet identifikation af fabrikanter er også vigtig i forbindelse med pooldannelse (artikel 7 i forordning (EF) nr. 443/2009), der giver fabrikanter mulighed for at opfylde et fælles specifikt emissionsmål. Eftersom en pool kan ændre sig over tiden, bør der indsamles data for alle de fabrikanter, der deltager i poolen. Poolens gennemsnitlige specifikke CO₂-emission beregnes for hele EU.

2.3 Datakrav

De kompetente myndigheder i medlemsstaterne skal rapportere alle data i overensstemmelse med bilag II til forordning (EF) nr. 443/2009. Såfremt der mangler relevante data i den kilde, der benyttes som grundlag for registrering, skal de kompetente myndigheder anmode fabrikanterne om at indsætte de manglende data. De kompetente myndigheder er ansvarlige for, at alle relevante data foreligger på registreringstidspunktet. I forbindelse med køretøjer, der er omfattet af nationale typegodkendelser af små serier eller individuelle godkendelser, kræves der kun oplysninger om antallet af registreringer; de øvrige oplysninger kan indgives på frivillig basis.

³ Punkt 0.5 i typeattesten og artikel 3, stk. 1, litra c), i forordning (EF) nr. 443/2009: "'fabrikant': en person eller organisation, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren, jf. direktiv 2007/46/EF, og for produktionens overensstemmelse".

⁴ Punkt 0.1 i typeattesten og bilag I til direktiv 2007/46/EF: "Fabriksmærke (firmabetegnelse)". Artikel 2, stk. 6, i beslutning nr. 1753/2000/EF: "'Fabrikat': fabrikantens firmanavn, og det er den betegnelse, der er anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen".

2.4 Rapportering af data om registrering af dobbeltbrændstøfkøretøjer og blandingsbrændstøfkøretøjer

Det er nødvendigt nøje at overvåge markedsføringen af dobbeltbrændstøfkøretøjer og blandingsbrændstøfkøretøjer, der kan køre på alternative brændstoftyper, fx bæredygtig E85, biodiesel eller hydrogen foruden benzin og diesel.

Forordning (EF) nr. 443/2009 stiller ikke på nuværende tidspunkt krav om overvågning af alle alternative brændstoffer, der benyttes i sådanne køretøjer, bl.a. fordi CO₂-emissionerne endnu ikke måles. Med hensyn til ethanolbrændstof (E85), der anvendes i dobbeltbrændstøfkøretøjer, måles CO₂-emissionerne, men det står klart, at den metode, der i henhold til artikel 6 i nævnte forordning skal benyttes til at tage hensyn til dette brændstofs CO₂-værdi, skal forbedres, så den kommer til at vise de reelle specifikke CO₂-emissioner fra sådanne køretøjer. Der bør derfor udvikles en ny metode, der gør det muligt at tage ordentligt hensyn til CO₂-besparelserne fra brugen af dobbeltbrændstøfkøretøjer og blandingsbrændstøfkøretøjer, der kan køre på alternative brændstoftyper, fx bæredygtig E85, biodiesel eller hydrogen. Kommissionen vil som led i revisionen af forordning (EF) nr. 443/2009, der efter planen vil finde sted i januar 2013, fastlægge en sådan metode til beregning af de reelle specifikke CO₂-emissioner fra blandingsbrændstøfkøretøjer og dobbeltbrændstøfkøretøjer. Da ikke på forhånd er muligt at vide, hvilket brændstof der rent faktisk vil blive benyttet i dobbeltbrændstøfkøretøjer og blandingsbrændstøfkøretøjer, skal metoden tage hensyn til disponibiliteten af og kendetegnene ved de forskellige brændstoffer, der sælges i medlemsstaterne.

Der vil blive indgivet oplysninger om brændstofsalg som led i rapporteringen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF⁵. I afventning af metodens indførelse bør direktiv 98/70/EF tilpasses, så medlemsstaterne kan rapportere salgsdata for forskellige alternative brændstoffer, herunder først og fremmest harmoniserede og præcise data vedrørende salget af E85, der opfylder bæredygtighedskriterierne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF⁶ og i direktiv 98/70/EF.

3. DATAOVERFØRSEL

For at sikre en hurtig og effektiv kommunikation mellem de kompetente myndigheder, fabrikanter og Kommissionen anbefales det, at de kompetente myndigheder, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 8, stk. 7, i forordning (EF) nr. 443/2009, og som er ansvarlige for indsendelsen af data, udpeger mindst to tjenestemænd til at fungere som kontaktpersoner og forsyner Kommissionen med deres navne og kontaktoplysninger. De pågældende tjenestemænd bør have adgang til det centrale dataarkiv (Central Data Register⁷).

For at de indsendte data kan betragtes som egnede til at opfylde rapporteringsforpligtelserne i henhold til artikel 8 i forordning (EF) nr. 443/2009 skal medlemsstaten underrette Kommissionen om, at den har overført data til det centrale dataarkiv, ved at sende en e-mail

⁵ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

⁶ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.

⁷ <http://cdr.eionet.europa.eu/>

til EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu med kopi til CO2-monitoring@eea.europa.eu. Dataene vil blive opbevaret i en database, der administreres af Det Europæiske Miljøagentur. Offentligheden bør have adgang til databasen via internettet.

For at sikre, at fabrikanterne har adgang til dataene i god tid, kan medlemsstaterne indsende det komplette sæt af data vedrørende de første fire måneder i hvert kalenderår, så snart disse data foreligger i deres foreløbige udgave. Medlemsstaterne skal under alle omstændigheder validere og indsende det komplette sæt af data senest den 28. februar hvert år.

Når der indsendes foreløbige data før fristens udløb, vil Kommissionen bestræbe sig på at foretage en foreløbig beregning af antallet af nye personbiler, der er registreret i medlemsstaterne, og af deres specifikke CO₂-emissioner, og den vil stille disse beregninger til rådighed for de berørte fabrikanter. Det bemærkes, at Kommissionen først vil bekræfte disse beregninger på den dato, der er fastsat i artikel 8, stk. 5, i forordning (EF) nr. 443/2009.

3.1 Format

Dataene indsendes i to særskilte .xml-filer, én til overvågningsdata og en anden til det komplette sæt af data som angivet i bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 443/2009. Der vil blive givet mere præcise oplysninger om .xml-filerne i de retningslinjer, der offentliggøres på internettet.

3.2 Verifikation

Hver enkelt medlemsstat kan foretage en selvstændig verifikation af data og .xml-koder. Der vil dog blive lagt et layout i form af en tekstfil på CIRCA's hjemmeside⁸, og det bør benyttes til kvalitetssikring før indsendelsen af dataene for det pågældende rapporteringsår.

4. BEREGNING AF GENNEMSNITLIGE SPECIFIKKE EMISSIONER

For at tage højde for de procentdele, der er fastsat i artikel 4, forordning (EF) nr. 443/2009, ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for hver fabrikant, herunder de fabrikanter, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1 og 4, i forordning (EF) nr. 443/2009, er det nødvendigt at udvælge køretøjerne efter deres specifikke CO₂-emissioner. Det er kun køretøjerne med de laveste emissioner op til den i artikel 4 fastsatte relevante procentdel, der vil blive udvalgt til brug for beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner.

De specifikke emissioner skal i givet fald være emissionerne reduceret med de i artikel 6 fastsatte procentdele og de besparelser, der opnås gennem miljøinnovationer, som Kommissionen har godkendt i henhold til artikel 12 og de detaljerede regler, der mangler at blive vedtaget.

Ved beregningen af gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal der tages hensyn til køretøjer tilhørende den kategori, der er angivet i artikel 5.

⁸ http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library

Mere præcist betyder det, at ved fastsættelsen af de specifikke emissioner til beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant vil Kommissionen anvende de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 443/2009 i følgende rækkefølge:

Udvælgelse af køretøjer til brug for beregningen

- a) Artikel 6: For kalenderårene til og med 2015 anvendes CO₂-reduktionen for de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler, der kan køre på E85-brændstof, hvis medlemsstaten opfylder betingelserne i artikel 6 i forordning (EF) nr. 443/2009
- b) Artikel 12 sammenholdt med artikel 13, stk. 3, andet afsnit: De specifikke emissioner reduceres med de besparelser, der er opnået gennem miljøinnovationer, og som er certificeret i overensstemmelse med de detaljerede regler, der vil blive vedtaget af Kommissionen
- c) Artikel 4: For kalenderårene til og med 2014 sorteres registreringerne af nye personbiler efter deres CO₂-emissioner som beregnet i henhold til litra a) og b), og til beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner medtages kun køretøjerne med de laveste tal op til den procentdel, der er angivet i artikel 4, andet afsnit, i forordning (EF) nr. 443/2009

Beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner

- d) Artikel 5: For kalenderårene til og med 2015 og for biler med specifikke CO₂-emissioner på under 50 g/km multipliceres den specifikke CO₂-emission fra disse biler med den relevante faktor i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 443/2009
- e) Artikel 5: For kalenderårene til og med 2015 og for biler med specifikke CO₂-emissioner på under 50 g/km multipliceres CO₂-emissionsbesparelsen som følge af innovative teknologier i disse biler med den relevante faktor i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 443/2009
- f) Artikel 12 sammenholdt med artikel 13, stk. 3, andet afsnit: Besparelserne opnået gennem miljøinnovationer bestemmes ved at beregne de gennemsnitlige CO₂-besparelser for en fabrikant på basis af de besparelser, der er angivet i typeattesten for alle udvalgte personbiler, der kan henføres til den pågældende fabrikant, idet der tages hensyn til litra e). Køretøjer uden innovativ teknologi tilskrives en CO₂-besparelse på 0 g/km. Hvis de besparelser, der er opnået gennem miljøinnovationer, overskrider værdien i artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 443/2009, anvendes den værdi, der er anført i artikel 12, stk. 1
- g) De gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner beregnes i overensstemmelse med litra d), hvorefter den i overensstemmelse med litra f) fastsatte værdi fratrækkes.

Eksempelvis vil en fabrikant, der befinder sig i følgende situation:

Antal registreringer	Specifik CO ₂ -emission	CO ₂ -emissionsbesparelser som følge af innovative teknologier	Superkreditmultiplikator i 2012
2	45	2	3,5

10	51	4	1
53	131	0	1
10	160	10	1
28	200	20	1

opnå følgende besparelser gennem miljøinnovationer:

$$2012: (2 \cdot 2 \cdot 3,5 + 10 \cdot 4) / (2 \cdot 3,5 + 10 + 53) = 0,7714$$

$$2013: (2 \cdot 2 \cdot 3,5 + 10 \cdot 4 + 10 \cdot 10) / (2 \cdot 3,5 + 10 + 53 + 10) = 1,925$$

og fabrikantens specifikke CO₂-emissioner vil udgøre følgende:

$$2012: [(2 \cdot 45 \cdot 3,5 + 10 \cdot 51 + 53 \cdot 131) / 70] - 0,7714 = 110,2$$

$$2013: [(2 \cdot 45 \cdot 3,5 + 10 \cdot 51 + 53 \cdot 131 + 10 \cdot 160) / 80] - 1,925 = 115,175$$

4.4 Beregning af den gennemsnitlige masse

Ved beregning af den gennemsnitlige masse til bestemmelse af det specifikke emissionsmål for fabrikanter ved hjælp af formlen i bilag I vil Kommissionen tage udgangspunkt i samtlige personbiler uden at anvende bestemmelserne i artikel 4 og 5 i forordning (EF) nr. 443/2009.

5. POOLDANNELSE

I henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 443/2009 kan fabrikanter danne pools. Artikel 7, stk. 5 og 6, indeholder nærmere oplysninger om to typer pools. Artikel 7, stk. 5, omhandler åbne pools, der dannes af en hvilken som helst fabrikant enten i eller uden for en gruppe af sammenhørende virksomheder. Disse pools er åbne for alle andre fabrikanter, der ønsker at deltage i poolen, hvis betingelserne i artikel 7, stk. 5, er til stede.

Pools, der dannes af fabrikanter tilhørende en gruppe af sammenhørende virksomheder, kan benævnes lukkede pools og falder ind under artikel 7, stk. 6. Fabrikanter tilhørende en gruppe af sammenhørende virksomheder skal opfylde særskilte mål, medmindre de tilhører en lukket pool.

Fabrikanter skal i henhold til artikel 9 i forordning K(2010) 7652 dokumentere, at de opfylder betingelserne for at danne en lukket pool, og indsende oplysninger herom til e-mailadressen EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu.

Kommissionen vil betragte det år, hvor poolen blev anmeldt, som det første år, hvor poolordningen finder anvendelse. Det sidste år, hvor poolordningen finder anvendelse, vil være det år, der går forud for det år, hvor der gives meddelelse om poolens opløsning.