

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 20 décembre 2011

confirmant le calcul provisoire des émissions spécifiques moyennes de CO₂ et des objectifs d'émissions spécifiques concernant les constructeurs de voitures particulières pour l'année civile 2010, en application du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2011/878/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 5, second alinéa, et son article 10, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission est tenue, en application de l'article 8, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 443/2009, de confirmer chaque année les émissions spécifiques moyennes de CO₂ et les objectifs d'émissions spécifiques pour chaque constructeur de voitures particulières de l'Union ainsi que pour chaque groupement de constructeurs constitué conformément à l'article 7, paragraphe 7, du même règlement. Sur la base de cette confirmation, il appartient à la Commission de déterminer si les constructeurs et les groupements satisfont aux exigences de l'article 4 dudit règlement. Dans le cas où il est clair qu'un constructeur ou un groupement n'a pas atteint son objectif d'émissions spécifiques, la Commission est tenue, en application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009, d'imposer le paiement de primes sur les émissions excédentaires par voie de décisions individuelles adressées aux constructeurs ou aux administrateurs des groupements concernés.
- (2) Conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 443/2009, les objectifs sont contraignants pour les constructeurs et les groupements de constructeurs, avec effet à partir de 2012. Pour les années civiles 2010 et 2011, il convient toutefois que la Commission calcule des objectifs indicatifs et, conformément à l'article 8, paragraphe 6, du même règlement, lorsque les émissions spécifiques moyennes dépassent les objectifs indicatifs d'un constructeur ou groupement, qu'elle le notifie au constructeur ou au groupement concerné. Étant donné que ces objectifs pour 2010 et 2011 serviront à indiquer aux constructeurs l'effort nécessaire pour réaliser l'objectif obligatoire en 2012, il y a lieu de déterminer les émissions spécifiques moyennes des constructeurs pour 2010 et 2011 conformément aux exigences figurant à l'article 4, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 443/2009 et de ne prendre en compte que les 65 % de véhicules ayant les plus faibles émissions pour chaque constructeur.
- (3) Les données à utiliser pour le calcul des émissions spécifiques moyennes et des objectifs d'émissions spécifiques sont indiquées à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 443/2009 et se fondent sur les immatriculations de voitures particulières neuves dans les États membres au cours de l'année civile précédente. Ces données sont extraites des certificats de conformité délivrés par les constructeurs ou de documents fournissant des informations équivalentes conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1014/2010 de la Commission du 10 novembre 2010 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves en application du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.
- (4) La majorité des États membres ont transmis à la Commission les données relatives à l'année 2010 pour la date limite du 28 février 2011 mentionnée à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 443/2009. Les ensembles de données complets pour tous les États membres n'ont toutefois été mis à la disposition de la Commission qu'à la mi-avril et ont par la suite été vérifiés à titre provisoire.
- (5) Lorsque, à l'issue de la vérification initiale, il s'est avéré que certaines données étaient manquantes ou manifestement incorrectes, la Commission a pris contact avec les États membres concernés et, sous réserve de l'accord de ces États membres, a ajusté ou complété les données en conséquence. Dans le cas où aucun accord n'a pu être conclu avec un État membre, les données provisoires de cet État membre n'ont pas été ajustées.
- (6) Le 29 juin 2011, la Commission a publié les données provisoires, en application de l'article 8, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009, et notifié à 89 constructeurs les calculs provisoires de leurs émissions spécifiques moyennes en 2010 et de leurs objectifs d'émissions spécifiques. Les constructeurs ont été invités à vérifier ces données et à informer la Commission de toute erreur dans les trois mois suivant la réception de la notification, conformément à l'article 8, paragraphe 5, premier alinéa, du même règlement.
- (7) Le 12 août, des lignes directrices pour la notification des erreurs constatées dans les données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières ont été publiées sur le site web de la Commission. Ces lignes directrices prévoient le format à utiliser pour les notifications et indiquent les informations à fournir par les constructeurs pour permettre à la Commission de prendre en compte ces erreurs.

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 293 du 11.11.2010, p. 15.

- (8) Quinze constructeurs ont fait état d'erreurs dans le délai de trois mois prescrit. Un seul constructeur a soumis une notification complète après l'expiration de ce délai. Sept constructeurs parmi les quinze susmentionnés ont présenté des notifications comprenant des informations détaillées sur les erreurs constatées et des justifications étayant les corrections proposées. Les huit autres constructeurs ont présenté une notification sommaire qui ne respectait que partiellement les recommandations de la Commission concernant le format et le contenu des notifications. En plus des constructeurs qui ont notifié des erreurs, huit constructeurs ont informé la Commission que les ensembles de données contenaient des erreurs sans fournir d'autres informations ou éléments de preuve quant à la nature ou aux motifs de ces erreurs.
- (9) Dans le cas des 73 constructeurs qui n'ont pas notifié d'erreurs dans les ensembles de données ou qui ont seulement informé la Commission d'erreurs dans ces ensembles sans fournir les éléments de preuve nécessaires, il y a lieu de confirmer sans les ajuster les données provisoires et les calculs provisoires des émissions spécifiques moyennes et des objectifs d'émissions spécifiques.
- (10) Lorsque des constructeurs ont fourni les informations nécessaires ainsi que des preuves à l'appui de l'existence d'erreurs dans les ensembles de données, il convient que la Commission tienne compte de ces notifications et, le cas échéant, modifie les calculs provisoires des émissions spécifiques moyennes et des objectifs d'émissions spécifiques.
- (11) Seules les autorités des États membres chargées de l'immatriculation sont responsables du nombre d'immatriculations déclaré à la Commission. Les données relatives aux ventes des constructeurs ne correspondant pas nécessairement précisément au nombre d'immatriculations dans un État membre pour une période donnée, il n'est pas possible de tenir compte d'erreurs dans le nombre d'immatriculations pour calculer les émissions spécifiques moyennes. Il importe donc que seules les erreurs ayant trait au contenu des ensembles de données concernant les véhicules immatriculés soient prises en considération. Dans certains cas, les constructeurs ont toutefois indiqué que les immatriculations devaient être attribuées à un autre constructeur. Il y a lieu de tenir compte de ces réattributions dans les ensembles de données finaux confirmés.
- (12) Il ressort des notifications complètes que les constructeurs ont pu identifier une partie des ensembles de données comme correcte et ont proposé des corrections aux parties de ces ensembles qui pouvaient être vérifiées. Entre 4 et 15 % des ensembles de données consistent toutefois en des immatriculations concernant des véhicules non identifiables pour lesquels des valeurs telles que les émissions de CO₂ ou la masse ne peuvent pas être vérifiées par le constructeur. Cette situation est généralement due au fait que l'information dont le constructeur a besoin pour identifier les véhicules est manquante, plus précisément le code d'identification qui comprend le type, la variante et la version des véhicules concernés. Dans un petit nombre de cas, les immatriculations pouvaient être attribuées à des constructeurs mais certaines données clés concernant les émissions de CO₂ et la masse n'étaient pas disponibles.
- (13) La Commission a vérifié les corrections proposées par les constructeurs ainsi que les éléments de preuve apportés. Lorsque les déclarations ont été corrigées, soit en insérant la valeur manquante, soit en remplaçant une valeur incorrecte pour les immatriculations qui peuvent être vérifiées par le constructeur, et lorsque ces valeurs corrigées correspondent aux valeurs obtenues à partir de sources de données de référence, telles que les données provenant des documents de réception par type, ces corrections sont justifiées. En revanche, lorsqu'un constructeur a notifié des erreurs mais n'a pas proposé de corrections, bien que ces erreurs auraient pu être vérifiées et corrigées, et n'a pas apporté la preuve suffisante que ces corrections n'ont pas pu être effectuées au cours de la période de vérification de trois mois, il convient que ces erreurs ne soient pas prises en considération pour le calcul final.
- (14) Dans le cas des immatriculations pouvant être attribuées à des constructeurs mais qui ne peuvent pas être vérifiées par ceux-ci, il convient que les valeurs concernant les émissions de CO₂ et la masse indiquées dans ces immatriculations continuent d'être utilisées pour calculer les émissions moyennes de CO₂ et l'objectif d'émissions spécifiques. Il est cependant nécessaire de prendre en considération le fait que les constructeurs ne peuvent pas vérifier ces valeurs et de veiller à ce que leur inclusion n'ait pas une incidence négative sur les valeurs finales déterminées pour les constructeurs concernés. En conséquence, il importe qu'une marge d'erreur soit appliquée à ce calcul qui tienne compte de la situation individuelle du constructeur telle que décrite et justifiée dans la notification d'erreurs. Plus précisément, il importe qu'une marge d'erreur soit calculée pour les émissions spécifiques moyennes et la masse moyenne, étant donné que ces deux paramètres déterminent l'écart par rapport à l'objectif d'émissions spécifiques de chaque constructeur.
- (15) Il y a lieu de déterminer cette marge d'erreur comme la différence entre l'écart par rapport à l'objectif d'émissions spécifiques (exprimé en tant qu'émissions moyennes déduites des objectifs d'émissions spécifiques) calculé en tenant compte des immatriculations qui ne peuvent pas être vérifiées par les constructeurs et l'écart par rapport à l'objectif d'émissions spécifiques calculé en n'en tenant pas compte. Que cette différence soit positive ou négative, la marge d'erreur devrait toujours réduire l'écart par rapport à l'objectif du constructeur.
- (16) Il convient que les immatriculations pour lesquelles les valeurs concernant les émissions de CO₂ ou la masse sont manquantes, de même que le code d'identification, ne soient pas prises en compte pour le calcul des émissions moyennes.
- (17) Puisque l'exercice de vérification des données pour l'année 2010 est le premier à être effectué conformément au règlement (CE) n° 443/2009, il est opportun d'examiner également, à titre exceptionnel, les notifications qui ne contenaient pas toutes les informations exigées par la Commission pour tenir pleinement

compte des erreurs. Il convient que les marges d'erreur à appliquer pour les calculs définitifs visés dans ces notifications soient toutefois calculées sur la base de l'évaluation effectuée par la Commission du nombre d'immatriculations qui ne peuvent pas être vérifiées par les constructeurs concernés. Il convient également, à titre exceptionnel, de prendre en compte, pour la confirmation des données de 2010, la notification d'erreurs présentée peu de temps après l'expiration de la date limite.

(18) Il y a lieu de confirmer en conséquence les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées en 2010, les objectifs d'émissions spécifiques et la différence entre ces deux valeurs,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les valeurs suivantes précisées en annexe sont confirmées pour chaque constructeur de voitures particulières et pour chaque groupement de constructeurs en ce qui concerne l'année civile 2010:

a) l'objectif d'émissions spécifiques;

b) les émissions spécifiques moyennes de CO₂, le cas échéant ajustées en fonction de la marge d'erreur;

c) la différence entre les valeurs visées aux points a) et b);

d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les voitures particulières neuves;

e) la masse moyenne de toutes les voitures particulières neuves dans l'Union.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 2011.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE

Tableau 1

Valeurs relatives aux performances des constructeurs confirmées conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nom du constructeur	Groupements et dérogations	Nombre d'immatriculations	Émissions moyennes de CO ₂ (65 %) corrigées	Objectif d'émissions spécifiques	Écart par rapport à l'objectif	Écart par rapport à l'objectif ajusté	Masse moyenne	Moyenne CO ₂ (100 %)
ALPINA Burkard Bovensiepen GmbH + Co. KG		173	187,795	147,429	40,366	40,366	1 753,38	210,341
Artega Automobil GmbH & Co. KG		2	220,000	132,194	87,806	87,806	1 420,00	220,000
Aston Martin Lagonda Ltd	D	1 415	333,482	320,000	13,482	12,657	1 860,72	348,372
Audi AG		589 855	133,883	140,365	- 6,482	- 6,557	1 598,80	151,832
Automobiles Citroën		815 936	118,764	127,361	- 8,597	- 8,597	1 314,26	131,418
Automobiles Peugeot		974 248	119,208	127,704	- 8,496	- 8,496	1 321,76	131,021
Autovaz		3 911	212,171	126,410	85,761	85,761	1 293,44	219,516
Bayerische Motoren Werke AG		640 021	129,253	137,409	- 8,156	- 8,210	1 534,13	146,355
Bentley Motors Ltd		1 187	391,423	181,363	210,060	210,060	2 495,92	395,925
BMW M GmbH		77 120	133,513	142,836	- 9,323	- 13,535	1 652,88	156,242
Bugatti Automobiles S.A.S		8	584,600	159,225	425,375	425,375	2 011,50	589,250
Caterham Cars Limited	D	135	166,920	210,000	- 43,080	- 43,080	712,15	179,826
Chevrolet Italia		25 442	113,042	116,356	-3,314	- 3,359	1 073,45	117,607
Chrysler Group LLC		31 121	192,081	157,480	34,601	34,601	1 973,32	215,200
CNG Technik	G1	583	225,000	134,782	90,218	89,953	1 476,64	226,252
Automobile Dacia SA		251 938	133,865	123,831	10,034	9,631	1 237,01	144,989
Daihatsu Motor Co. Ltd		18 972	128,351	117,975	10,376	10,376	1 108,86	145,374
Daimler AG, Stuttgart	G2	646 067	137,762	137,323	0,439	0,349	1 532,24	160,166
Df Motor Company S. r. l.		4 943	122,413	120,642	1,771	1,771	1 167,22	138,566
Ferrari	D	2 361	300,718	303,000	- 2,282	- 2,282	1 751,12	322,468
FIAT Group Automobiles SpA		975 822	115,285	119,240	- 3,955	- 3,955	1 136,56	125,013

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nom du constructeur	Groupements et dérogations	Nombre d'immatriculations	Émissions moyennes de CO ₂ (65 %) corrigées	Objectif d'émissions spécifiques	Écart par rapport à l'objectif	Écart par rapport à l'objectif ajusté	Masse moyenne	Moyenne CO ₂ (100 %)
Ford-Werke GmbH	G1	1 076 887	121,128	126,226	- 5,098	- 5,605	1 289,42	136,552
Fuji Heavy Industries Ltd	ND	30 655	165,182	164,616	0,566	0,520	1 608,03	179,332
Geely Europe Ltd		918	115,916	140,077	- 24,161	- 24,161	1 592,50	131,466
General Motors Company		1 490	270,134	151,750	118,384	113,988	1 847,93	296,400
GM Daewoo Auto u. Tech. Comp.		146 117	125,759	124,606	1,153	1,138	1 253,96	143,544
GM Italia S.r.l.		37 670	119,750	125,467	- 5,717	- 5,717	1 272,82	124,405
Great Wall Motor Company Limited	D	344	222,000	195,000	27,000	27,000	1 919,52	224,314
Gumpert Sportwagenmanufaktur GmbH		2	310,000	132,879	177,121	177,121	1 435,00	310,000
Honda Automobile China CO	G3	20 876	125,023	119,099	5,924	5,911	1 133,46	126,094
Honda Automobile Thailand CO	G3	1 444	142,000	120,816	21,184	21,184	1 171,03	142,615
Honda Motor CO	G3	102 890	124,841	128,710	- 3,869	- 4,083	1 343,77	143,823
Honda of the UK Manufacturing	G3	47 840	145,932	133,391	12,541	12,234	1 446,21	162,280
Honda Turkiye AS	G3	1 587	155,953	125,560	30,393	30,393	1 274,84	156,624
Hyundai Motor Europe GmbH		325 603	120,858	126,725	- 5,867	- 5,867	1 300,33	134,244
Iveco SpA		49	213,548	180,265	33,283	33,283	2 471,90	216,694
Jaguar Cars Ltd	D	23 740	178,656	178,025	0,631	0,631	1 900,33	199,016
Kia Motors Europe GmbH		253 706	126,251	131,248	- 4,997	- 4,997	1 399,30	143,272
KTM-Sportmotorcycle AG	D	57	173,432	200,000	- 26,568	- 26,568	882,89	179,000
Automobili Lamborghini SpA		265	323,977	141,293	182,684	182,506	1 619,11	357,362

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nom du constructeur	Groupements et dérogations	Nombre d'immatriculations	Émissions moyennes de CO ₂ (65 %) corrigées	Objectif d'émissions spécifiques	Écart par rapport à l'objectif	Écart par rapport à l'objectif ajusté	Masse moyenne	Moyenne CO ₂ (100 %)
Land Rover	D	65 534	209,295	178,025	31,270	31,270	2 351,43	231,494
Lotus Cars Limited	D	825	189,108	280,000	- 90,892	- 90,892	1 159,21	196,596
The London Taxi Company		1 662	225,087	154,227	70,860	70,860	1 902,13	227,739
Magyar Suzuki Corporation Ltd		87 204	130,004	121,130	8,874	8,843	1 177,91	136,665
Mahindra Europe S.r.l.		48	246,839	160,042	86,797	86,797	2 029,38	251,500
Maruti Suzuki India Ltd		19 577	103,000	109,908	- 6,908	- 6,908	932,36	104,287
Maserati SpA		1 626	353,473	159,119	194,354	194,354	2 009,18	362,557
Mazda Motor Corporation		170 007	133,729	128,523	5,206	4,831	1 339,67	149,458
Mercedes-AMG GmbH, Affalterbach	G2	1 503	308,000	144,857	163,143	163,138	1 697,10	308,000
MG Motor UK Limited	D	264	184,871	184,000	0,871	0,871	1 180,16	184,717
Micro-Vett SpA		4	0,000	133,507	- 133,507	- 133,507	1 448,75	0,000
Mitsubishi Motors Corporation (MMC)	G4	72 594	145,036	138,601	6,435	6,377	1 560,20	165,144
Mitsubishi Motor R&D Europe GmbH	G4	16 530	119,878	114,793	5,085	5,084	1 039,25	127,284
Morgan Motor Co. Ltd	D	415	164,342	180,000	- 15,658	- 15,658	1 113,67	189,278
Nissan International SA		389 818	132,131	128,875	3,256	3,256	1 347,39	147,197
O.M.C.I. S.r.l.		46	156,862	120,759	36,103	36,103	1 169,78	167,848
Adam Opel AG		935 499	126,920	130,483	- 3,563	- 3,767	1 382,56	139,529
OSV - Opel Special Vehicles GmbH		67	135,512	140,208	- 4,696	- 4,696	1 595,36	136,836
Perodua Manufacturing Sdn Bhd		690	136,480	113,634	22,846	22,846	1 013,88	140,230
Pgo Ingenierie		29	185,000	115,657	69,343	69,343	1 058,14	189,828
Dr.Ing.h.c.F. Porsche AG		34 512	220,872	152,089	68,783	68,783	1 855,34	238,859

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nom du constructeur	Groupements et dérogations	Nombre d'immatriculations	Émissions moyennes de CO ₂ (65 %) corrigées	Objectif d'émissions spécifiques	Écart par rapport à l'objectif	Écart par rapport à l'objectif ajusté	Masse moyenne	Moyenne CO ₂ (100 %)
Potenza Sports Cars		31	178,000	99,975	78,025	78,025	715,00	178,000
Proton Cars United Kingdom Ltd	D	792	143,315	185,000	- 41,685	- 41,685	1 394,89	153,557
Quattro GmbH		2 596	279,097	154,102	124,995	124,766	1 899,39	299,034
Renault		1 125 141	120,700	127,045	- 6,345	- 6,378	1 307,33	133,824
Rolls-Royce Motors Cars LTD		413	315,616	181,297	134,319	133,038	2 494,48	332,063
Saab Automobile AB		19 979	156,561	143,922	12,639	12,639	1 676,64	175,341
Santana Motor S.A.		382	168,351	135,765	32,586	32,586	1 498,15	204,921
SEAT		288 629	120,162	125,722	- 5,560	- 5,647	1 278,38	131,162
Secma		26	155,000	97,370	57,630	57,630	658,00	155,000
Shijiazhuang Shuanghuan Automobile Company		44	266,357	152,951	113,406	113,406	1 874,20	267,682
SKODA auto a.s.		420 718	127,869	127,225	0,644	0,571	1 311,28	139,193
Sovab		94	227,066	166,119	60,947	60,947	2 162,34	230,138
Ssangyong Motor Company	D	4 785	203,851	180,000	23,851	23,851	2 023,10	215,728
Suzuki Motor Corporation		85 177	124,055	121,050	3,005	2,981	1 176,15	144,109
Tata Motors Limited	D	3 582	137,754	178,025	- 40,271	- 40,271	1 293,00	151,987
Tesla Motors Ltd		40	0,000	128,309	- 128,309	- 128,309	1 335,00	0,000
Think		144	0,000	120,248	- 120,248	- 120,248	1 158,61	0,000
Toyota Motor Europe NV/SA		564 633	112,241	128,349	- 16,108	- 16,273	1 335,87	129,056
Volkswagen AG		1 469 419	125,987	130,715	- 4,728	- 4,763	1 387,65	140,352
Volvo Car Corporation		204 926	134,492	143,273	- 8,781	- 8,781	1 662,43	156,948
Westfield Sports Cars		3	178,000	99,975	78,025	78,025	715,00	178,000
Wiesmann GmbH	D	8	253,000	274,000	- 21,000	- 21,000	1 409,88	257,250

Notes explicatives pour le tableau 1:

Colonne B

«D» indique qu'une dérogation relative à un petit constructeur a été accordée conformément à la décision d'exécution C(2011) 8334 final de la Commission.

«ND» indique qu'une dérogation relative à un constructeur spécialisé a été accordée conformément à la décision d'exécution C(2011) 8336 final de la Commission.

«G» indique que le constructeur est membre d'un groupement (mentionné dans le tableau 2) constitué conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 443/2009.

Colonne D

«Émissions spécifiques moyennes (65 %) corrigées» désigne les émissions spécifiques moyennes de CO₂, calculées conformément à l'article 4, deuxième alinéa, premier tiret, du règlement (CE) n° 443/2009 et à la section 4 de la communication COM(2010) 657 de la Commission, sur la base des corrections notifiées à la Commission par le constructeur concerné. Ce chiffre prend en compte tous les véhicules ayant une valeur valable à la fois concernant leur masse et leurs émissions de CO₂, y compris les véhicules qui ne peuvent pas faire l'objet d'une vérification par les constructeurs.

Colonne E

«Objectif d'émissions spécifiques» désigne l'objectif d'émissions fondé sur la masse moyenne de tous les véhicules attribués à un constructeur (100 % de tous les véhicules devant être pris en considération à partir de 2015) après l'application de la formule décrite à l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009.

Colonne F

«Écart par rapport à l'objectif» désigne la différence entre les valeurs figurant dans la colonne D et la colonne E.

Colonne G

«Écart par rapport à l'objectif ajusté» désigne l'écart par rapport à l'objectif indiqué dans la colonne F ajusté pour tenir compte de la marge d'erreur. L'erreur est due aux véhicules non identifiables (véhicules dont le code d'identification indiquant le type, la variante et la version est manquant) et elle est calculée selon la formule suivante:

Erreur = valeur absolue de [(AC1 – TG1) – (AC2 – TG2)].

AC1 = les émissions spécifiques moyennes de CO₂, y compris les véhicules non identifiables (telles qu'indiquées dans la colonne D).

TG1 = l'objectif d'émissions spécifiques, y compris les véhicules non identifiables (tel que figurant dans la colonne E).

AC2 = les émissions moyennes de CO₂, à l'exclusion des véhicules non identifiables.

TG2 = l'objectif d'émissions spécifiques, à l'exclusion des véhicules non identifiables.

Tableau 2

Liste des groupements et des valeurs confirmées conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nom du groupement	Groupement	Nombre d'immatriculations	Émissions moyennes de CO ₂ (65 %) corrigées	Objectif d'émissions spécifiques	Écart par rapport à l'objectif	Écart par rapport à l'objectif ajusté	Masse moyenne	Moyenne CO ₂ (100 %)
FORD-WERKE GmbH	G1	1 077 470	121,143	126,231	- 5,088	- 5,182	1 162,42	127,80
DAIMLER AG	G2	647 570	137,834	137,340	0,494	- 0,016	1 167,88	140,91
HONDA MOTOR EUROPE LTD	G3	174 637	128,612	128,750	- 0,138	- 0,365	1 344,64	146,87
MITSUBISHI MOTORS	G4	89 124	137,055	134,185	2,870	2,840	1 463,58	158,12