

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 20 dicembre 2011

che conferma il calcolo provvisorio delle emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi specifici medi di emissioni per i costruttori di autovetture per l'anno civile 2010 ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/878/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5, e l'articolo 10, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 443/2009, è tenuta a confermare ogni anno le emissioni specifiche medie di CO₂ e l'obiettivo di emissioni specifiche per ogni costruttore di autovetture nell'Unione nonché per ogni raggruppamento di costruttori costituito a norma dell'articolo 7, paragrafo 7, del suddetto regolamento. Sulla base della conferma di cui sopra, la Commissione deve accertare se costruttori e raggruppamenti abbiano ottemperato ai requisiti dell'articolo 4 del suddetto regolamento. Nei casi in cui risulta chiaramente che un costruttore o un raggruppamento non hanno ottemperato al loro obiettivo specifico, la Commissione, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del suddetto regolamento, è tenuta ad imporre delle indennità per le emissioni in eccesso attraverso decisioni individuali indirizzate ai costruttori o ai responsabili del raggruppamento in questione.
- (2) Ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 443/2009, gli obiettivi sono vincolanti per costruttori e raggruppamenti con effetto a partire dal 2012. Per gli anni civili 2010 e 2011, tuttavia, è necessario che la Commissione calcoli degli obiettivi indicativi e, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 6, del suddetto regolamento, li comunichi a quei costruttori o raggruppamenti le cui emissioni specifiche medie superano i loro obiettivi indicativi. Dato che tali obiettivi per il 2010 e il 2011 serviranno da indicatori per i costruttori per quanto riguarda lo sforzo richiesto per conseguire l'obiettivo vincolante nel 2012, è opportuno stabilire le emissioni specifiche medie dei costruttori per il 2010 e il 2011, a norma dei requisiti di cui al secondo paragrafo dell'articolo 4 del suddetto regolamento, e tener conto solo del 65 % di autoveicoli che emettono le emissioni più basse per ogni costruttore.

- (3) I dati da utilizzare per il calcolo delle emissioni specifiche medie e degli obiettivi di emissioni specifiche figurano nella parte C dell'allegato II del regolamento (CE) n. 443/2009 e si basano sulle immatricolazioni degli Stati membri di nuove autovetture durante l'anno civile precedente. I dati sono ricavati dai certificati di conformità rilasciati dai costruttori o da documenti che forniscono informazioni equivalenti, in conformità all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione, del 10 novembre 2010, sul monitoraggio e la comunicazione di dati sull'immatricolazione di nuove autovetture, ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.
- (4) I dati per il 2010 sono stati trasmessi alla Commissione entro il termine del 28 febbraio 2011 specificato all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 dalla maggior parte degli Stati membri. Le serie complete di dati per tutti gli Stati membri, tuttavia, sono state messe a disposizione della Commissione solo a metà aprile e sono state successivamente verificate in via provvisoria.
- (5) Quando, a seguito della verifica iniziale, è risultato evidente che alcuni dati erano mancanti o manifestamente errati, la Commissione ha contattato gli Stati membri interessati e, fatto salvo l'accordo di tali Stati membri, ha corretto o completato i dati di conseguenza. Nei casi in cui non è stato possibile raggiungere un accordo con uno Stato membro, i dati provvisori di tale Stato membro non sono stati corretti.
- (6) Il 29 giugno 2011, la Commissione ha pubblicato, a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009, i dati provvisori e ha comunicato a 89 costruttori i calcoli provvisori relativi alle loro emissioni specifiche medie per il 2010 e i loro obiettivi di emissioni specifiche. Ai costruttori è stato chiesto di verificare i suddetti dati e comunicare alla Commissione eventuali errori entro tre mesi dal ricevimento della comunicazione, in conformità all'articolo 8, paragrafo 5, primo comma, del suddetto regolamento.
- (7) Il 12 agosto la Commissione ha pubblicato sul proprio sito internet gli orientamenti per la notifica di errori nei dati relativi alla CO₂ prodotta da autovetture. Gli orientamenti precisano il formato da utilizzare per la comunicazione e indicano le informazioni richieste ai costruttori per consentire alla Commissione di tener conto di tali errori.

⁽¹⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 293 dell'11.11.2010, pag. 15.

- (8) Quindici costruttori hanno trasmesso comunicazioni di errori entro il termine di tre mesi. Un costruttore ha presentato una notifica completa dopo la scadenza del termine. Sette costruttori sui quindici suddetti hanno trasmesso comunicazioni che comprendevano informazioni dettagliate sugli errori e le giustificazioni per le correzioni proposte. I restanti otto costruttori hanno trasmesso comunicazioni sommarie che rispettavano solo in parte le raccomandazioni della Commissione relative al formato e al contenuto delle comunicazioni. Oltre ai costruttori che hanno trasmesso segnalazioni di errori, otto costruttori hanno informato la Commissione della presenza di errori nelle serie di dati senza fornire ulteriori informazioni o prove relative alla natura o alle ragioni di tali errori.
- (9) Nel caso di 73 costruttori che non hanno comunicato errori nelle serie di dati o si sono limitati a segnalare alla Commissione errori senza fornire le necessarie prove, è opportuno confermare senza modifiche i dati e i calcoli provvisori delle emissioni specifiche medie e gli obiettivi per le emissioni specifiche.
- (10) Nei casi in cui i costruttori hanno fornito le informazioni e le prove necessarie a dimostrare l'esistenza di errori nelle serie di dati, è opportuno che la Commissione esamini tali comunicazioni e, se necessario, modifichi i calcoli provvisori relativi alle emissioni specifiche medie e agli obiettivi.
- (11) Le autorità di immatricolazione degli Stati membri sono unicamente responsabili del numero di immatricolazioni comunicato alla Commissione. Dato che i dati sulle vendite dei costruttori non riflettono necessariamente con precisione il numero di immatricolazioni in un determinato Stato membro per un determinato periodo di tempo, non è possibile prendere in considerazione errori nel numero di immatricolazioni per il calcolo delle emissioni specifiche medie. Occorre quindi prendere in considerazione solo gli errori relativi al contenuto delle serie di dati per i veicoli immatricolati. Tuttavia, in alcuni casi, i costruttori hanno segnalato che delle immatricolazioni dovrebbero essere attribuite ad un altro costruttore. È opportuno che queste riattribuzioni si riflettano nelle serie di dati finali confermate.
- (12) Risulta dalle comunicazioni complete che i costruttori sono stati in grado di giudicare corretta una parte delle serie di dati e hanno proposto correzioni per quelle parti delle serie di dati che hanno potuto verificare. Tra il 4 e il 15 % delle serie di dati consiste, tuttavia, in immatricolazioni che si riferiscono ad autoveicoli non identificabili per i quali valori come le emissioni di CO₂ o la massa non possono essere verificate dal costruttore. Questo è dovuto di solito a informazioni mancanti che sono necessarie perché il costruttore possa identificare i singoli autoveicoli, più precisamente il codice di identificazione composto da tipo, variante e versione dei veicoli in questione. In un ristretto numero di casi, le immatricolazioni hanno potuto essere attribuite a dei costruttori, tuttavia, non erano disponibili dati essenziali sulle emissioni di CO₂ e la massa.
- (13) La Commissione ha verificato le correzioni proposte dai costruttori e le prove a sostegno. Quando le registrazioni sono state corrette inserendo un valore mancante o sostituendo un valore inesatto per quelle registrazioni che possono essere verificate dal costruttore e i valori corretti sono coerenti con valori ottenuti dalle fonti di dati di riferimento, come i dati provenienti dai documenti di omologazione, tali correzioni sono giustificate. Tuttavia, quando un costruttore ha comunicato errori ma non ha proposto correzioni, anche se tali errori avrebbero potuto essere verificati e corretti, e non ha sufficientemente dimostrato che tali correzioni non hanno potuto essere effettuate nel periodo di verifica di tre mesi, non è opportuno prendere in considerazione questi errori per il calcolo finale.
- (14) Nel caso di immatricolazioni che possono essere attribuite a, ma non verificate da costruttori, è opportuno che i valori per le emissioni di CO₂ e la massa inclusi in tali immatricolazioni, siano sempre utilizzati per calcolare le emissioni medie di CO₂ e l'obiettivo di emissioni specifiche. È tuttavia necessario tener conto del fatto che i costruttori non possono verificare quei valori e garantire che l'inclusione non abbia un impatto negativo sui valori finali determinati per i costruttori interessati. Di conseguenza, occorre applicare un margine di errore a tale calcolo riflettendo la situazione individuale del costruttore descritta e giustificata nella comunicazione di errori. Più precisamente, occorre calcolare un margine di errore per le emissioni specifiche medie e la massa media, in quanto questi due parametri determinano la distanza dall'obiettivo di emissioni specifiche di ogni costruttore, vale a dire in che misura un costruttore si avvicina al conseguimento del proprio obiettivo di emissione specifica.
- (15) Occorre determinare il margine di errore come la differenza tra le distanze dall'obiettivo di emissioni specifiche espresso come emissioni medie sottratte dagli obiettivi di emissioni specifiche calcolati includendo ed escludendo quelle immatricolazioni che non possono essere verificate dai costruttori. Indipendentemente dalla differenza positiva o negativa, il margine di errore dovrebbe sempre ridurre la distanza dall'obiettivo del costruttore.
- (16) Nel caso di immatricolazioni dove i valori relativi a emissioni di CO₂ o massa sono mancanti come pure il codice di identificazione, non è opportuno tenere conto di tali immatricolazioni per il calcolo finale delle emissioni medie.
- (17) Dato che l'esercizio di verifica dei dati del 2010 è il primo a essere eseguito ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009, è opportuno prendere in considerazione, in via eccezionale, anche quelle comunicazioni che non contenevano tutte le informazioni richieste dalla Commissione per tenere pienamente conto degli errori. Tuttavia, è opportuno che i margini di errore da applicare al

calcolo finale cui si fa riferimento in quelle comunicazioni siano calcolati sulla base della valutazione della Commissione del numero di immatricolazioni che non possono essere verificate da quei costruttori. È inoltre opportuno, eccezionalmente, tener conto, per la conferma dei dati del 2010, della comunicazione di errori che sono stati presentati poco dopo la scadenza del termine.

- (18) Occorre confermare di conseguenza le emissioni specifiche medie di CO₂ dei nuovi autoveicoli immatricolati nel 2010, gli obiettivi di emissioni specifiche e la differenza tra questi due valori,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I seguenti valori specificati nell'allegato sono confermati per ogni costruttore di autoveicoli e per ogni raggruppamento di costruttori per quanto riguarda l'anno civile 2010:

- a) l'obiettivo per le emissioni specifiche;

- b) le emissioni specifiche per CO₂ se del caso corrette in base al margine di errore rilevante;
- c) la differenza tra i valori di cui alle lettere a) e b);
- d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutti i nuovi autoveicoli;
- e) la massa media per tutti i nuovi autoveicoli nell'Unione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 20 dicembre 2011

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO

Tabella 1

Valori relativi alla prestazione dei costruttori confermati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	CO ₂ media (65 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Distanza dall'obiettivo	Distanza dall'obiettivo corretta	Massa media	CO ₂ media (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	P1	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	P2	646 067	137,762	137,323	0,439	0,349	1 532,24	160,166
Dr 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
Denominazione del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	CO ₂ media (65 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Distanza dall'obiettivo	Distanza dall'obiettivo corretta	Massa media	CO ₂ media (100 %)
Ford-Werke GmbH	P1	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	P3	20 876	125,023	119,099	5,924	5,911	1 133,46	126,094
Honda Automobile Thailand CO	P3	1 444	142,000	120,816	21,184	21,184	1 171,03	142,615
Honda Motor CO	P3	102 890	124,841	128,710	- 3,869	- 4,083	1 343,77	143,823
Honda of the UK Manufacturing	P3	47 840	145,932	133,391	12,541	12,234	1 446,21	162,280
Honda Turkiye AS	P3	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
Denominazione del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	CO ₂ media (65 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Distanza dall'obiettivo	Distanza dall'obiettivo corretta	Massa media	CO ₂ media (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	P2	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)	P4	72 594	145,036	138,601	6,435	6,377	1 560,20	165,144
Mitsubishi Motor R&D Europe GmbH	P4	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
Denominazione del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	CO ₂ media (65 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Distanza dall'obiettivo	Distanza dall'obiettivo corretta	Massa media	CO ₂ media (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 SA.		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

Note esplicative per la tabella 1

Colonna B

«D» significa che è stata concessa una deroga relativa ad un costruttore di volumi ridotti in conformità alla decisione di esecuzione della Commissione C(2011) 8334 definitiva;

«ND» significa che è stata concessa una deroga relativa ad un costruttore di nicchia in conformità alla decisione di esecuzione della Commissione C(2011) 8336 definitiva;

«P» significa che il costruttore è membro di un raggruppamento (che figura nella tabella 2) costituito a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 443/2009.

Colonna D

«Emissioni specifiche medie (65 %) corrette» significa emissioni specifiche medie di CO₂ calcolate in conformità al primo trattino del secondo comma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 443/2009 e della sezione 4 della comunicazione della Commissione COM(2010) 657 basate sulle correzioni comunicate alla Commissione dal costruttore in questione. Tale cifra considera tutti gli autoveicoli con un valore valido sia per la massa che per le emissioni di CO₂ inclusi gli autoveicoli che non possono essere verificati dai costruttori.

Colonna E

«Obiettivo di emissioni speciali» significa l'obiettivo di emissioni basato sulla massa media di tutti gli autoveicoli attribuiti ad un costruttore (100 % di tutti gli autoveicoli da prendere in considerazione a partire dal 2015) dopo aver applicato la formula indicata all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009.

Colonna F

«Distanza dall'obiettivo» significa la differenza tra i valori alla colonna D e alla colonna E.

Colonna G

«Distanza dall'obiettivo corretta» significa la distanza dall'obiettivo indicata alla colonna F corretta per tener conto del margine di errore. L'errore è dovuto agli autoveicoli non identificabili (veicoli per i quali manca il codice di identificazione per tipo, variante e versione) e viene calcolato secondo la formula seguente:

$$\text{Errore} = \text{valore assoluto di } [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = le emissioni specifiche di CO₂ inclusi i veicoli non identificabili (come indicato alla colonna D);

TG1 = l'obiettivo di emissione specifica inclusi i veicoli non identificabili (come indicato alla colonna E);

AC2 = le emissioni medie di CO₂ esclusi i veicoli non identificabili;

TG2 = l'obiettivo di emissione specifica esclusi i veicoli non identificabili.

Tabella 2

Elenco di raggruppamenti e valori confermati in conformità all'articolo 10, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione del raggruppamento	Raggruppamento	Numero di immatricolazioni	CO ₂ media (65 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Distanza dall'obiettivo	Distanza dall'obiettivo corretta	Massa media	CO ₂ media (100 %)
FORD-WERKE GmbH	P1	1 077 470	121,143	126,231	- 5,088	- 5,182	1 162,42	127,80
DAIMLER AG	P2	647 570	137,834	137,340	0,494	- 0,016	1 167,88	140,91
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P3	174 637	128,612	128,750	- 0,138	- 0,365	1 344,64	146,87
MITSUBISHI MOTORS	P4	89 124	137,055	134,185	2,870	2,840	1 463,58	158,12