

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B** **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 443/2009**

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

**określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia
Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 397/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.	L 120	4	1.5.2013
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014 z dnia 11 marca 2014 r.	L 103	15	5.4.2014



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY (WE) NR 443/2009**

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

**określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych
w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz
zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu
Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem niniejszego rozporządzenia jest ustalenie norm emisji dla nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie, co stanowi część zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (2) Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE ⁽³⁾, zobowiązuje wszystkie strony do opracowania i wdrożenia krajowych oraz, w stosownych przypadkach, regionalnych programów obejmujących środki mające na celu złagodzenie zmian klimatu. W związku z tym w styczniu 2007 r. Komisja zaproponowała, że Unia Europejska w ramach międzynarodowych negocjacji powinna dążyć do celu 30 % redukcji emisji gazów cieplarnianych w krajach rozwiniętych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.) oraz że sama Unia powinna już teraz podjąć indywidualne zobowiązanie do osiągnięcia co najmniej 20 % redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.), niezależnie od redukcji osiągniętej przez inne kraje rozwinięte. Cel ten został poparty przez Parlament Europejski i Radę.

⁽¹⁾ Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 1.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 6 kwietnia 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 33 z 7.2.1994, s. 11.

▼B

- (3) Ze zobowiązań tych wynika między innymi, że wszystkie państwa członkowskie będą musiały znacząco zmniejszyć emisje z samochodów osobowych. W celu osiągnięcia niezbędnej znacznej redukcji emisji, na poziomie państw członkowskich i Wspólnoty powinny zostać wprowadzone polityki i środki we wszystkich sektorach gospodarki Wspólnoty, a nie tylko w sektorze przemysłowym i sektorze energetyki. Sektor transportu drogowego znajduje się na drugim miejscu wśród sektorów emitujących najwięcej gazów cieplarnianych w Unii, a wielkość emisji pochodzących z tego sektora wciąż rośnie. Jeżeli wpływ sektora transportu drogowego na zmianę klimatu będzie w dalszym ciągu wzrastał, przyczyni się on do znaczącego ograniczenia redukcji osiągniętej przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (4) Ustanowienie wspólnotowych poziomów docelowych dla nowych samochodów osobowych daje producentom większe poczucie pewności przy planowaniu i większą elastyczność przy spełnianiu wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ niż w przypadku określenia odrębnych krajowych docelowych poziomów redukcji. Przy określaniu norm emisji należy uwzględnić skutki dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty dla branży oraz korzyści wynikające z zachęcania do innowacji i zmniejszenia zużycia energii.
- (5) Niniejsze rozporządzenie opiera się na ugruntowanym procesie pomiaru i monitorowania emisji CO₂ z pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie zgodnie z decyzją nr 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000 r. ustanawiającą plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych⁽¹⁾. Ważne jest, aby ustalenie wymogów w zakresie redukcji emisji CO₂ nadal zapewniało producentom pojazdów przewidywalność w całej Wspólnocie i pewność planowania działalności w odniesieniu do ich nowego parku samochodowego we Wspólnocie.
- (6) W 1995 r. Komisja przyjęła wspólnotową strategię mającą na celu zmniejszenie emisji CO₂ z samochodów. Strategia ta oparta jest na trzech filarach: dobrowolnym zobowiązaniu przemysłu motoryzacyjnego do zmniejszenia emisji, lepszym informowaniu konsumentów i promowaniu oszczędnych samochodów za pomocą środków fiskalnych.
- (7) W 1998 r. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) zobowiązało się do zmniejszenia średnich poziomów emisji ze sprzedawanych nowych samochodów do 140 g CO₂/km do 2008 r., a w 1999 r. Japońskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (JAMA) i Koreańskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (KAMA) zobowiązały się do zmniejszenia średnich poziomów emisji ze sprzedawanych nowych samochodów do 140 g CO₂/km do 2009 r. Zobowiązania te zostały uwzględnione w zaleceniu Komisji 1999/125/WE z dnia 5 lutego 1999 r. w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych⁽²⁾ (ACEA), w zaleceniu Komisji 2000/303/WE z dnia 13 kwietnia 2000 r. w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych (KAMA)⁽³⁾ oraz w zaleceniu Komisji 2000/304/WE z dnia 13 kwietnia 2000 r. w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych (JAMA)⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 202 z 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 40 z 13.2.1999, s. 49.

⁽³⁾ Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 55.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 57.

▼B

- (8) W dniu 7 lutego 2007 r. Komisja przyjęła dwa równoległe komunikaty: komunikat w sprawie wyników przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych oraz komunikat w sprawie ram prawnych dla zwiększenia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku (CARS21). W komunikatach podkreślono, że pomimo postępu, który poczyniono, aby osiągnąć docelowy poziom 140g CO₂/km do roku 2008/2009, w razie niepodjęcia dodatkowych środków nie będzie można zrealizować do 2012 r. wspólnotowego celu 120 g CO₂/km.
- (9) W komunikatach zaproponowano zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. wspólnotowego docelowego poziomu 120 g CO₂/km oraz zapowiedziano, że Komisja przedstawi ramy prawne pozwalające osiągnąć cel wspólnotowy, skupiając się na obowiązkowej redukcji emisji CO₂, aby osiągnąć cel 130 g CO₂/km dla średniego nowego parku samochodowego poprzez udoskonalenie technologii konstrukcji silników. Zgodnie z podejściem w ramach dobrowolnych zobowiązań przyjętych przez producentów ramy te obejmują elementy uwzględnione w pomiarach emisji CO₂ z samochodów osobowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ⁽¹⁾. Dalsza redukcja emisji o 10 g CO₂/km, lub poziom równoważny, jeśli będzie to konieczne ze względów technicznych, nastąpi dzięki dalszym udoskonaleniom technologii oraz zwiększonemu wykorzystaniu zrównoważonych biopaliw.
- (10) Ramy prawne służące wprowadzaniu w życie średniego docelowego poziomu emisji dla nowego parku samochodowego powinny zapewnić docelowe poziomy zmniejszenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, uwzględniają różnorodność europejskich producentów samochodów i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi. Ramy prawne powinny być zgodne z ogólnym dążeniem do osiągnięcia wspólnotowych celów protokołu z Kioto i powinny być uzupełnione innymi, bardziej praktycznymi instrumentami, takimi jak zróżnicowane podatki od samochodów i energii.
- (11) W budżecie ogólnym Unii Europejskiej należy zapewnić odpowiednie fundusze na promowanie rozwoju technologii służących radykalnemu zmniejszeniu emisji CO₂ z pojazdów drogowych.
- (12) W celu zachowania różnorodności rynku samochodowego i jego możliwości sprostania różnym potrzebom konsumentów docelowe poziomy emisji CO₂ z samochodów osobowych powinny zostać określone liniowo w zależności od użyteczności samochodów. Dla opisanie tej użyteczności właściwym parametrem jest masa pojazdu, który zapewnia korelację z aktualnymi poziomami emisji, i w związku z tym skutkuje bardziej realnymi i neutralnymi z punktu widzenia konkurencyjności poziomami docelowymi. Ponadto dane dotyczące masy są łatwo dostępne. Należy gromadzić dane odnoszące się do alternatywnych parametrów użyteczności, takich jak powierzchnia postojowa (iloczyn

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

▼B

rozstawu kół i rozstawu osi), w celu ułatwienia długoterminowej oceny podejścia opierającego się na aspekcie użyteczności. Do 2014 r. Komisja powinna dokonać przeglądu dostępności danych i w stosownych przypadkach przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w celu dostosowania parametrów użyteczności.

- (13) Celem niniejszego rozporządzenia jest stworzenie zachęt dla przemysłu motoryzacyjnego do inwestowania w nowe technologie. Niniejsze rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i uwzględnia rozwój technologii w przyszłości. Należy szczególnie promować rozwój innowacyjnych technologii napędowych, gdyż są one źródłem znacznie mniejszych emisji niż tradycyjne samochody osobowe. W ten sposób promuje się długotrwałą konkurencyjność przemysłu europejskiego oraz powstaje więcej wysokiej jakości miejsc pracy. Komisja powinna rozważyć możliwość włączenia środków w zakresie innowacji ekologicznych w ramy przeglądu procedur badawczych, zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, biorąc pod uwagę konsekwencje techniczne i gospodarcze takiego włączenia.
- (14) Mając na uwadze bardzo wysokie koszty badań i rozwoju oraz jednostkowych kosztów produkcji technologii wczesnej generacji pojazdów niskoemisyjnych, które mają być wprowadzone na rynek po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, ma ono na celu przyspieszenie i ułatwienie tymczasowego wprowadzenia na rynek Wspólnoty pojazdów ultraniskoemisyjnych na początkowym etapie ich wprowadzania do obrotu.
- (15) Stosowanie niektórych alternatywnych paliw może zapewnić znaczącą redukcję emisji CO₂ na wszystkich etapach łańcucha paliwowego. Niniejsze rozporządzenie zawiera zatem szczególnie przepisy służące promowaniu dalszego rozpowszechniania na rynku Wspólnoty niektórych pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.
- (16) Dla zapewnienia zgodności z podejściem przyjętym w ramach strategii Komisji dotyczącej CO₂ i samochodów, w szczególności w odniesieniu do dobrowolnych zobowiązań podejmowanych przez stowarzyszenia producentów, poziom docelowy powinien mieć zastosowanie w stosunku do nowych samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy we Wspólnocie i które — z wyjątkiem krótkiego okresu czasu, w celu uniknięcia nadużyć — nie były uprzednio zarejestrowane poza terytorium Wspólnoty.
- (17) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁽¹⁾ ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymogi techniczne dotyczące homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem stosowania. Organem odpowiedzialnym za zgodność z niniejszym rozporządzeniem powinien być ten sam organ, który odpowiada za wszelkie kwestie związane z procesem homologacji zgodnie z tą dyrektywą oraz za zapewnienie zgodności produkcji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

▼B

- (18) Do celów homologacji typu, w odniesieniu do pojazdów specjalnych określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE stosuje się szczególne wymogi i powinny one zatem zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Pojazdy zaklasyfikowane do kategorii M₁ przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, które są zbudowane specjalnie do celów handlowych, aby umożliwić umieszczenie w pojeździe wózka inwalidzkiego, i które mieszczą się w definicji pojazdu specjalnego w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, również powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie ze wspólnotową polityką pomocy osobom niepełnosprawnym.
- (19) Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia poziomów docelowych ustalonych w niniejszym rozporządzeniu oraz powinno się im zezwolić na obliczanie średniego poziomu emisji w odniesieniu do ich nowego parku samochodowego zamiast przestrzegać docelowych poziomów emisji CO₂ dla każdego samochodu z osobna. Powinno się zatem wymagać od producentów zapewnienia, aby średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych samochodów zarejestrowanych we Wspólnocie, za które są oni odpowiedzialni, nie przekraczał średnich docelowych poziomów emisji dla tych samochodów. Aby ułatwić przechodzenie do nowego systemu, wprowadzanie wspomnianego wymogu powinno zostać rozłożone na lata 2012–2015.
- (20) Zastosowanie tej samej metody ustalania docelowych poziomów redukcji emisji w odniesieniu do dużych producentów oraz w odniesieniu do drobnych producentów uważanych za niezależnych na podstawie kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu nie jest właściwe. Dla drobnych producentów powinno się ustalić alternatywne docelowe poziomy redukcji emisji odpowiadające technologicznemu potencjałowi pojazdów danego producenta w celu zmniejszenia ich indywidualnych emisji CO₂ i spójne z charakterem danych segmentów rynku. Odstępstwo to powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.
- (21) Producentom niszowym powinno się zezwolić na korzystanie z alternatywnego poziomu docelowego, który jest o 25 % niższy od ich średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w 2007 r. W przypadku gdy brak jest informacji na temat średniego indywidualnego poziomu emisji producenta za rok 2007, należy określić równorzędny poziom docelowy. Niniejsze odstępstwo powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.

▼B

- (22) Określając średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów rejestrowanych we Wspólnocie, za które odpowiedzialni są producenci, należy wziąć pod uwagę wszystkie samochody, bez względu na ich masę lub inne parametry. Chociaż rozporządzenie (WE) nr 715/2007 nie obejmuje samochodów osobowych o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg i na które nie została rozszerzona homologacja typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, emisje tych samochodów należy mierzyć zgodnie z taką samą procedurą prowadzenia pomiarów, jak procedura określona dla samochodów osobowych w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 ⁽¹⁾. Uzyskane wartości emisji CO₂ powinny zostać wprowadzone do certyfikatu zgodności pojazdu, tak aby można je było włączyć do systemu monitorowania.
- (23) Dla zapewnienia elastyczności w celu osiągnięcia swoich poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem producenci mogą tworzyć grupy w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady. Umowa powołująca grupę nie powinna być zawierana na okres dłuższy niż pięć lat, jednak z możliwością jej przedłużenia. W przypadku utworzenia grupy, producenci powinni się uznawać za osiągających poziomy docelowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem pod warunkiem, że średni poziom emisji grupy jako całości nie przekracza docelowego poziomu emisji dla grupy.
- (24) Niezbędny jest rozbudowany mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (25) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych dokonuje się we Wspólnocie na podstawie zharmonizowanych zasad, zgodnie z metodologią określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia zgodność powinna być oceniana w odniesieniu do danych dotyczących nowych samochodów zarejestrowanych we Wspólnocie, zebranych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności zasady gromadzenia tych danych i ich przekazywania powinny być w jak największym zakresie zharmonizowane.
- (26) Dyrektywa 2007/46/WE stanowi, że do każdego nowego samochodu osobowego producenci mają wydawać certyfikat zgodności oraz że państwa członkowskie mają zezwolić na rejestrację i dopuszczenie do ruchu nowego samochodu osobowego tylko, jeśli taki samochód posiada ważny certyfikat zgodności. Dane zgromadzone przez państwa członkowskie powinny być spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta dla samochodu osobowego i opierać się jedynie na tym źródle odniesienia. Jeżeli z uzasadnionych powodów państwa członkowskie nie korzystają z certyfikatu zgodności w celu zakończenia

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199, 28.7.2008, s. 1).

▼B

procesu rejestracji i dopuszczenia do ruchu nowego samochodu osobowego, powinny one ustanowić odpowiednie środki zapewniające przeprowadzenie procesu monitorowania z odpowiednią dokładnością. Powinna istnieć wspólnotowa standardowa baza danych zawierająca dane certyfikatów zgodności. Baza ta powinna służyć jako jedyne źródło odniesienia umożliwiające państwom członkowskim łatwiejsze zachowanie danych rejestracyjnych podczas nowych rejestracji pojazdów.

- (27) Przestrzeganie przez producentów poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinno być oceniane na poziomie wspólnotowym. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalny na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiścić opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy, począwszy od 2012 r. Wysokość opłaty powinna być dostosowywana w zależności od stopnia, w jakim producent nie przestrzega poziomu docelowego. Z czasem opłata powinna rosnać. Opłata powinna odzwierciedlać koszty technologii tak, aby stanowiła wystarczającą zachętę do podejmowania środków mających na celu zmniejszenie indywidualnych poziomów emisji CO₂ z samochodów osobowych. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.
- (28) Wszelkie środki krajowe, które państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić zgodnie z art. 176 Traktatu, nie powinny, z uwzględnieniem celów i procedur ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, nakładać dodatkowych lub surowszych sankcji na producentów, którzy nie osiągają poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (29) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla pełnego stosowania wspólnotowych zasad konkurencji.
- (30) Komisja powinna rozważyć nowe warunki osiągnięcia długoterminowego poziomu docelowego, w szczególności nachylenie krzywej, parametr użyteczności oraz schemat przekroczenia poziomu emisji.
- (31) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (32) W szczególności Komisji powinna zostać upoważniona do zmiany wymogów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w świetle doświadczenia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia, do ustalania metod pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, do przyjmowania szczegółowych przepisów dotyczących odstępstwa dla niektórych producentów oraz do dostosowywania załącznika I w celu uwzględnienia ewolucji masy nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie oraz odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie jej nowymi elementami innymi niż istotne, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (33) Należy uchylić decyzję nr 1753/2000/WE w celu uproszczenia przepisów i dla zapewnienia przejrzystości prawa.
- (34) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wymogów dotyczących emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego i osiągnięcia ogólnych celów Unii w zakresie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i cele

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych, służące zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego i osiągnięciu ogólnego celu Wspólnoty Europejskiej, polegającego na osiągnięciu średniego poziomu emisji CO₂ w wysokości 120 g/km dla nowego parku samochodowego. Niniejsze rozporządzenie ustala średni poziom emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych w wysokości 130 g CO₂/km poprzez udoskonalenie technologii napędów pojazdów; poziom ten mierzony jest zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

▼M2

Począwszy od 2020 r., niniejsze rozporządzenie określa docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO₂/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 oraz załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz innowacyjnymi technologiami.

▼B

W ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty niniejsze rozporządzenie zostanie uzupełnione dodatkowymi środkami odpowiadającymi redukcji emisji o 10 g CO₂/km.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M₁, określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE („samochody osobowe”), które rejestruje się we Wspólnocie po raz pierwszy i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Wspólnoty („nowe samochody osobowe”).
2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją we Wspólnocie.

▼B

3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w pkt 5 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

▼M2

4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2012 r., art. 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

▼B*Artykuł 3***Definicje**

1. Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych, których jest on producentem;
- b) „certyfikat zgodności” oznacza certyfikat, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;
- c) „producent” oznacza osobę lub podmiot, które są odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
- d) „masa” oznacza masę gotowego do jazdy samochodu razem z nadwoziem, podaną w certyfikacie zgodności i określoną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- e) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w certyfikacie zgodności i określony w części 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ samochodu osobowego mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO₂ (wartość uśredniona). W przypadku samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ mierzony zgodnie z taką samą procedurą pomiaru, jak ta określona w odniesieniu do samochodów osobowych w rozporządzeniu (WE) 692/2008, lub zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komisję dla ustalenia poziomu emisji CO₂ dla takich samochodów osobowych;
- g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ dozwoloną zgodnie z załącznikiem I w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego, którego jest on producentem, lub — w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 11 — docelowe indywidualne poziomy emisji określone zgodnie z tym odstępstwem.

▼B

2. Do celów niniejszego rozporządzenia „grupa producentów powiązanych” oznacza producenta i powiązane z nim przedsiębiorstwa. W odniesieniu do producenta „przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:

a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:

▼M2

— więcej niż połowę praw głosu, lub

▼B

— prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo, lub

— prawo zarządzania przedsiębiorstwem;

b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w stosunku do producenta, prawa wymienione w lit. a);

c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa wymienione w lit. a);

d) przedsiębiorstwa, w których producent wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub większa liczba tych ostatnich przedsiębiorstw mają wspólnie prawa wymienione w lit. a);

e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby powiązanych z nim przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a)–d) oraz do jednej lub kilku osób trzecich.

*Artykuł 4***Docelowe indywidualne poziomy emisji**

W roku kalendarzowym rozpoczynającym się dnia 1 stycznia 2012 r. i w każdym kolejnym roku kalendarzowym każdy producent samochodów osobowych zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekraczał docelowych indywidualnych poziomów emisji określonych zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 11, zgodnie z takim odstępstwem.

▼M2

Do celów określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące udziały procentowe nowych samochodów osobowych każdego producenta w danym roku:

— 65 % w 2012 r.,

— 75 % w 2013 r.,

— 80 % w 2014 r.,

— 100 % od 2015 r. do 2019 r.,

▼ M2

- 95 % w 2020 r.,
- 100 % do końca 2020 r. i później.

▼ B*Artykuł 5***Superjednostki**

Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50g CO₂/km liczy się jako:

- 3,5 samochodu w 2012 r.,
- 3,5 samochodu w 2013 r.,
- 2,5 samochodu w 2014 r.,
- 1,5 samochodu w 2015 r.,
- 1 samochód od 2016 r.

▼ M2*Artykuł 5a***Superjednostki w odniesieniu do docelowego poziomu emisji wynoszącego 95 g CO₂/km**

Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:

- 2 samochody osobowe w 2020 r.,
- 1,67 samochodu osobowego w 2021 r.,
- 1,33 samochodu osobowego w 2022 r.,
- 1 samochód osobowy od 2023 r.,

w odniesieniu do roku, w którym został on zarejestrowany w okresie od 2020 r. do 2022 r., z zastrzeżeniem zastosowania ograniczenia do 7,5 g CO₂/km w tym okresie na każdego producenta.

▼ B*Artykuł 6***Docelowe indywidualne poziomy emisji dla pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym**

Do celów określenia, czy producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji, o których mowa w art. 4, indywidualne poziomy emisji CO₂ każdego pojazdu mogącego wykorzystywać do jazdy mieszkankę benzyny z 85 % etanolem („E85”) spełniającą wymogi odpowiednich przepisów wspólnotowych lub europejskie normy techniczne, zostają zmniejszone o 5 % do dnia 31 grudnia 2015 r. z uwagi na większe możliwości technologiczne i w zakresie redukcji emisji w przypadku stosowania biopaliw. Redukcję tę stosuje się jedynie w przypadku, gdy w przynajmniej 30 % stacji paliw w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju dla biopaliw, określone w odpowiednich przepisach wspólnotowych.

*Artykuł 7***Grupy producentów**

1. Producenci inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 11, mogą utworzyć grupę w celu spełnienia swoich obowiązków na mocy art. 4.

2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych, pod warunkiem że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych, i musi być ona zawarta najpóźniej dnia 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, w odniesieniu do którego ma nastąpić połączenie poziomów emisji. Producenci tworzący grupę przekazują Komisji następujące informacje:

- a) producenci, którzy wejdą w skład grupy;
- b) producent wyznaczony jako zarządzający grupą, który będzie pełnił funkcję punktu kontaktowego grupy i będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9; oraz
- c) dowody, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki z lit. b).

3. W przypadku gdy proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9, Komisja powiadamia o tym producentów.

4. Producenci wchodzący w skład grupy wspólnie informują Komisję o wszelkich zmianach dotyczących zarządzającego grupą lub o jego sytuacji finansowej, w zakresie, w jakim może to mieć wpływ na jego zdolność spełniania wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9, oraz o wszelkich zmianach składu grupy lub o rozwiązaniu grupy.

5. Producenci mogą zawierać umowy powołujące grupę pod warunkiem, że porozumienia te są zgodne z art. 81 i 82 Traktatu, a także umożliwiają otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący udział w grupie na rozsądnych warunkach handlowych dla każdego producenta ubiegającego się o przyjęcie do grupy. Bez uszczerbku dla ogólnego stosowania wspólnotowych zasad konkurencji w odniesieniu do takich grup, wszyscy członkowie grupy zapewniają w szczególności, aby żadne dane ani informacje nie były wymieniane w ramach ich umowy powołującej grupę, z wyjątkiem następujących informacji:

- a) średni indywidualny poziom emisji CO₂;
- b) docelowy poziom indywidualnych emisji;
- c) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.

6. Ustępu 5 nie stosuje się w przypadku, gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.

▼B

7. Z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, w odniesieniu do której przekazano Komisji informacje, traktuje się — do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 4 — jako jednego producenta. Informacje dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do poszczególnych producentów, jak również wszelkich grup są ewidencjonowane, zgłaszane i dostępne w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 8 ust. 4.

*Artykuł 8***Monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do średnich poziomów emisji**

1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2010 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich gromadzi informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego na jego terytorium, zgodnie z częścią A załącznika II. Informacje te udostępniane są producentom oraz wyznaczonym przez nich w każdym z państw członkowskich importerom lub przedstawicielom. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby jednostki sprawozdawcze funkcjonowały w sposób przejrzysty. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby indywidualny poziom emisji CO₂ z samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, był mierzony i odnotowany w certyfikacie zgodności.

2. Do dnia 28 lutego 2011 r. każdego roku, począwszy od roku 2011, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.

3. Na wniosek Komisji państwa członkowskie przekazują również pełen zbiór danych zebranych zgodnie z ust. 1.

4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych zgłoszonych przez państwa członkowskie na mocy niniejszego artykułu i do dnia 30 czerwca 2011 r. każdego roku, począwszy od roku 2011, wstępnie oblicza dla każdego producenta:

- a) średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;
- b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym; oraz
- c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku.

Komisja powiadamia każdego producenta o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane dla każdego państwa członkowskiego, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych samochodów osobowych i ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Rejestr jest publicznie dostępny.

5. W ciągu trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia przewidzianego w ust. 4 producenci mogą powiadomić Komisję o wszelkich błędach w danych, wskazując państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.

▼B

Komisja uwzględnia wszystkie powiadomienia otrzymane od producentów i do dnia 31 października potwierdza lub zmienia wstępne obliczenia przewidziane w ust. 4.

6. W przypadku gdy na podstawie obliczeń przewidzianych w ust. 5, w odniesieniu do roku kalendarzowego 2010 lub 2011, Komisja uzna, że średni indywidualny poziom emisji CO₂ danego producenta w tym roku przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji na ten rok, powiadamia o tym tego producenta.

7. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących monitorowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i informują o tym fakcie Komisję nie później niż dnia 8 grudnia 2009 Komisja informuje o tym następnie Parlament Europejski i Radę.

8. Dla każdego roku kalendarzowego, w którym stosuje się art. 6, państwa członkowskie dostarczają Komisji informacje dotyczące udziału stacji paliw oraz kryteriów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do E85, o których mowa w tym artykule.

▼M2

9. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedur monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych w ramach niniejszego artykułu oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu dokonywania zmian w zakresie wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych określonych w załączniku II.

▼B*Artykuł 9***Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji**

1. Począwszy od 2012 r., w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego, w którym średni indywidualny poziom emisji CO₂ danego producenta przekroczy jego docelowy indywidualny poziom emisji na ten rok, Komisja nakłada na producenta lub, w przypadku grupy producentów, na zarządzającego grupą opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidzianą w ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

a) od roku 2012 do 2018:

(i) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o więcej niż 3 g CO₂/km:

$$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 3 \text{ g CO}_2 / \text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2 / \text{km} + 1 \text{ g CO}_2 / \text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2 / \text{km} + 1 \text{ g CO}_2 / \text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2 / \text{km} + 1 \text{ g CO}_2 / \text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2 / \text{km}) \times \text{liczba nowych samochodów osobowych};$$

(ii) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o więcej niż 2g CO₂/km, ale nie więcej niż 3 g CO₂ /km:

▼B

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{liczba nowych samochodów osobowych};$

- (iii) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o więcej niż 1g CO₂/km, ale nie więcej niż 2 g CO₂/km:

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{liczba nowych samochodów osobowych};$

- (iv) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o nie więcej niż 1g CO₂/km:

$(\text{przekroczenie poziomu emisji} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{liczba nowych samochodów osobowych};$

- b) od 2019 r.:

$(\text{przekroczenie poziomu emisji} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{liczba nowych samochodów osobowych}.$

Na użytek niniejszego artykułu „przekroczenie poziomu emisji” określone zgodnie z art. 4 oznacza dodatnią liczbę gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji producenta — z uwzględnieniem redukcji emisji CO₂ dzięki zatwierdzonym technologiom innowacyjnym — przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym, zaokrągloną do najbliższej liczby na trzecim miejscu po przecinku; oraz „liczba nowych samochodów osobowych” oznacza liczbę nowych samochodów osobowych, których jest on producentem i które zarejestrowano w tym roku zgodnie z kryteriami wprowadzania określonymi w art. 4.

▼M2

3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

▼B

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnej Unii Europejskiej.

*Artykuł 10***Publikacja wyników osiągniętych przez producentów**

1. Do dnia 31 października 2011 r. każdego roku, począwszy od 2011 r., Komisja publikuje wykaz zawierający dla każdego producenta:

- jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;
- jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;
- różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;

▼B

- d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów osobowych we Wspólnocie w poprzednim roku kalendarzowym; oraz
 - e) średnią masę dla wszystkich nowych samochodów osobowych we Wspólnocie w poprzednim roku kalendarzowym.
2. Od dnia 31 października 2013 r. w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

*Artykuł 11***Odstępstwa w odniesieniu do niektórych producentów**

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent, który jest odpowiedzialny za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych rejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; oraz:

- a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
- b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; lub
- c) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.

2. Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone na okres nie dłuższy niż pięć lat kalendarzowych. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:

- a) nazwę producenta i dane osoby odpowiedzialnej za kontakt;
- b) dowody na to, że producent kwalifikuje się do odstępstwa na mocy ust. 1;
- c) szczegółowe informacje na temat produkowanych przez niego samochodów osobowych, w tym dotyczące masy i indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych samochodów osobowych; oraz
- d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami redukcji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów.

3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami redukcji emisji, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów, przyznaje producentowi odstępstwo. ►M2 ————— ◀

4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent, który wraz ze wszelkimi innymi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym.

▼B

Wniosek taki może złożyć producent dla siebie samego lub dla siebie samego wraz ze wszelkimi powiązanymi z nim przedsiębiorstwami. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:

- a) wszystkie informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i c), w tym w stosownych przypadkach informacje o wszelkich powiązanych przedsiębiorstwach;

▼M2

- b) jeśli wniosek składany jest w związku z załącznikiem I pkt 1 lit. a) i b), poziom docelowy, jakim jest 25-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw – 25-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007;
- c) jeśli wniosek składany jest w związku z załącznikiem I pkt 1 lit. c), poziom docelowy, jakim jest 45-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw – 45-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007.

▼B

W przypadku gdy informacje dotyczące średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta w 2007 roku nie istnieją, Komisja określa równoważny docelowy poziom zmniejszenia emisji, w oparciu o najlepsze dostępne technologie redukcji emisji CO₂ stosowane w samochodach osobowych o porównywalnej masie oraz uwzględniając cechy charakterystyczne rynku typu produkowanych samochodów. Poziom ten wykorzystywany jest przez wnioskodawcę do celów, o których mowa w lit. b).

Komisja przyznaje odstępstwo producentowi w przypadku, gdy wykazano, że kryteria przyznania odstępstwa, o których mowa w niniejszym ustępie, zostały spełnione.

5. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem niezwłocznie powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na jego kwalifikowanie się do odstępstwa.

6. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie ust. 5 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent nie kwalifikuje się już do odstępstwa, uchyla odstępstwo ze skutkiem od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.

7. W przypadku gdy producent nie osiąga swojego docelowego indywidualnego poziomu emisji, nakłada na producenta opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji określoną w art. 9.

▼M2

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 14a aktów delegowanych określających przepisy uzupełniające ust. 1–7 niniejszego artykułu, dotyczące interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂.

▼B

9. Wnioski o odstępowanie wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 5, uchylenia przewidziane w ust. 6 oraz każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 7, a także środki przyjęte zgodnie z ust. 8 udostępnia się publicznie, z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji ⁽¹⁾.

*Artykuł 12***Innowacje ekologiczne****▼M2**

1. Na wniosek dostawcy lub producenta rozważa się ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Technologie te należy uwzględnić tylko wtedy, gdy metodologia zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.

▼B

2. ►**M2** Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. ◀ Przepisy te oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

- a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenie emisji CO₂ osiągnięte poprzez wykorzystywanie technologii innowacyjnych;
- b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w redukcji emisji CO₂;
- c) technologie innowacyjne nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru CO₂ lub obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem redukcji emisji o 10 g CO₂/km, o którym mowa w art. 1, lub są obowiązkowe na mocy przepisów prawa wspólnotowego.

▼M2

3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym również sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną lub innym już zatwierdzonym innowacyjnym pakietem technologicznym, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja ta wpływa na zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu środkowi.

▼B

4. Komisja potwierdza redukcję osiągniętą w oparciu o kryteria, o których mowa w ust. 2.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

▼B*Artykuł 13***Przegląd i sprawozdawczość**

1. W 2010 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów poczynionych w zakresie wprowadzania w życie zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz redukcji poziomu emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych.

2. Do dnia 31 października 2014 r., a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji M₀, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych samochodów osobowych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Środki te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r., a następnie co trzy lata.

▼M2

Komisja przyjmuje te środki w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 14a.

▼B

3. Od roku 2012 Komisja przeprowadza ocenę wpływu w celu dokonania do roku 2014 przeglądu, przewidzianego w art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, procedur pomiaru emisji CO₂ ustanowionych na mocy tego rozporządzenia. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistego zachowania się samochodów pod kątem emisji CO₂ oraz dotyczące włączenia zatwierdzonych technologii innowacyjnych określonych w art. 12 ust. 4, które mogłyby być widoczne w cyklu kontrolnym. Komisja zapewnia, aby procedury te były następnie regularnie poddawane przeglądowi.

▼M2

▼B

4. Do roku 2010 Komisja dokonuje przeglądu dyrektywy 2007/46/WE, tak aby każdy rodzaj/wariant/wersja odpowiadały jednemu zestawowi technologii innowacyjnych.

▼M2

5. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz określonych w nich warunków, a także innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w tym również tego, czy parametr użyteczności jest nadal potrzebny, oraz tego, czy bardziej zrównoważonym parametrem użyteczności jest masa czy powierzchnia postojowa, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r. W tym zakresie ocena niezbędnego wskaźnika redukcji musi być zgodna z długoterminowymi celami unijnymi w zakresie klimatu oraz skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tej oceny. Sprawozdanie to będzie zawierać wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym również ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Opracowując takie wnioski, Komisja zapewnia, aby były one jak najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz sprawiedliwe społecznie i zrównoważone.

▼B

6. Do 2014 r. Komisja w następstwie oceny wpływu publikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I.

▼M2

7. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych parametry niezbędne do tego, aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a, w celu dostosowania wzorów określonych w załączniku I, z zastosowaniem metodologii przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając jednocześnie, aby w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymagania w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

*Artykuł 14***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony na podstawie art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 14a***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

⁽¹⁾ Decyzja nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotycząca mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

▼M2

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 akapit drugi, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 8 kwietnia 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 akapit drugi, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 akapit drugi wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

▼B*Artykuł 15***Uchylenie**

Decyzja nr 1753/2000/WE zostaje uchylona ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r.

Art. 4, 9 i 10 tej decyzji stosuje się jednak nadal do czasu przedstawienia przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu sprawozdania w sprawie danych dotyczących monitorowania za rok kalendarzowy 2009.

*Artykuł 16***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B*ZAŁĄCZNIK I***DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI**

1. Dla każdego nowego samochodu osobowego indywidualny poziom emisji CO₂, mierzony w gramach na kilogram, ustala się do celów obliczeń w niniejszym załączniku zgodnie z następującym wzorem:

- a) od 2012 do 2015 r.:

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M_0 = 1 372,0

A = 0,0457

- b) od 2016 r.:

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M_0 = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0457

▼M2

- c) od 2020 r.:

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M_0 = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0333

▼B

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w danym roku kalendarzowym oblicza się jako średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

▼ M1*ZAŁĄCZNIK II***MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI****CZĘŚĆ A – Gromadzenie danych dotyczących nowych samochodów osobowych oraz określanie informacji związanych z monitorowaniem poziomu CO₂**

1. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja;
- d) marka i nazwa handlowa;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) całkowita liczba nowych rejestracji;
- g) masa;
- h) indywidualny poziom emisji CO₂;
- i) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół oś kierowana i rozstaw kół druga oś;
- j) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- k) pojemność silnika;
- l) zużycie energii elektrycznej;
- m) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną;

▼ M2

- n) maksymalna moc netto.

▼ M1

2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1, pochodzą z certyfikatu zgodności danego samochodu osobowego lub są spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta danego samochodu osobowego. Jeżeli nie stosuje się certyfikatu zgodności, państwa członkowskie powinny wprowadzić niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania. Jeśli dla masy lub powierzchni postojowej, o której mowa w pkt 1 lit. i) w odniesieniu do samochodów osobowych, określona jest zarówno wartość minimalna, jak i wartość maksymalna, państwa członkowskie stosują dla celów niniejszego rozporządzenia tylko wartość maksymalną. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:

- a) źródła wykorzystane do zebrania szczegółowych danych, o których mowa w pkt 1;
- b) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE;
- c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;

▼ M1

d) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach;

e) odsetek wszystkich stacji paliw na ich terytorium, w których dostępne jest paliwo E85.

CZEŚĆ B – Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów osobowych

Informacje dotyczące monitorowania, które państwa członkowskie zobowiązane są określać zgodnie z częścią A pkt 1 i 3, określa się zgodnie z metodyką przedstawioną w niniejszej części.

1. Liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych

Państwa członkowskie określają liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium w odpowiednim roku podlegającym monitorowaniu z podziałem na pojazdy podlegające homologacji typu WE, dopuszczeniu indywidualnemu oraz krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

2. Rozkład w podziale na wersje nowych samochodów osobowych

Dla każdej wersji każdego wariantu każdego typu nowego samochodu osobowego ewidencjonuje się liczbę nowo zarejestrowanych samochodów osobowych oraz szczegółowe dane, o których mowa w części A pkt 1.

3. Stacje paliwowe na ich terytorium, w których dostępne jest paliwo E85, oznacza się zgodnie z art. 6 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010 ⁽¹⁾.

CZEŚĆ C – Format przekazywania danych

Dla każdego roku państwa członkowskie przekazują informacje określone w części A pkt 1 i 3 w następującym formacie:

Dane w formie zagregowanej, w tym ogólne informacje określone w części A pkt 3:

Państwo członkowskie ⁽¹⁾	
Rok	
Źródło danych	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
Odsetek wszystkich stacji paliw, w których dostępne jest paliwo E85, zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010	

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15.

▼ M1

Całkowita liczba stacji paliw, w których dostępne jest paliwo E85, jeśli udział tych stacji przekracza 30 % wszystkich stacji paliw, zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010	
---	--

(¹) Dwuliterowe kody ISO 3166 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to odpowiednio „EL” i „UK”.



Szczegółowe dane określone w części A pkt 1

Rok	Nazwa producenta	Standardowe oznaczenie UE	Nazwa producenta	Oznaczenie producenta	Nazwa producenta	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie	Typ	Wariant	Wersja	Marka	Nazwa handlowa	Kategoria pojazdu z homologacją typu	Całkowita liczba nowych rejestracji	Masa (w kg)	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (w g/km)	Rozstaw osi (w mm)	Rozstaw kół oś kierowana (w mm)	Rozstaw kół druga oś (w mm)	Rodzaj paliwa (1)	Rodzaj zasilania (1)	Pojemność silnika (w cm ³)	Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)	Kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych (2)	Zmniejszenie poziomu emisji dzięki technologii innowacyjnej (w g/km) (2)	► M2 Maksymalna moc netto (kW) ►
Rok 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	NHT 1	Typ 1	Wariant 1	Wersja 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	NHT 1	Typ 1	Wariant 1	Wersja 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	NHT 1	Typ 1	Wariant 2	Wersja 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	NHT 1	Typ 1	Wariant 2	Wersja 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(1) Zgodnie z art. 6.

(2) Zgodnie z art. 12.