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

# ►B ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 510/2011

**z dnia 11 maja 2011 r.**

**określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji $CO_2$ z lekkich pojazdów dostawczych**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1)

zmienione przez:

| | | Dziennik Urzędowy | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr | strona | data |
| ►**M1** | Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 205/2012 z dnia 6 stycznia 2012 r. | L 72 | 2 | 10.3.2012 |
| ►**M2** | Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014 z dnia 26 lutego 2014 r. | L 84 | 38 | 20.3.2014 |
| ►**M3** | Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 404/2014 z dnia 17 lutego 2014 r. | L 121 | 1 | 24.4.2014 |

▼B

# ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 510/2011

**z dnia 11 maja 2011 r.**

**określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji $CO_2$ z lekkich pojazdów dostawczych**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Celem Ramowej konwencji ONZ w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE ([3]), jest osiągnięcie stabilizacji stężeń gazów cieplarnianych w powietrzu na poziomie, który zapobiega groźnej antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny. Aby osiągnąć ten cel, wzrost średniej rocznej temperatury na powierzchni Ziemi w skali światowej nie powinien przekroczyć 2 stopni Celsjusza w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej. Czwarte sprawozdanie z oceny Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) pokazuje, że aby osiągnąć ten cel, światowe emisje gazów cieplarnianych mogą wzrastać najwyżej do 2020 r. Na spotkaniu w dniach 8–9 marca 2007 r. Rada Europejska zdecydowanie zobowiązała się do zmniejszenia do 2020 r. łącznych emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie o co najmniej 20 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., oraz o 30 % pod warunkiem, że inne kraje rozwinięte zobowiążą się do porównywalnego zmniejszenia emisji, a bardziej zaawansowane gospodarczo kraje rozwijające się wniosą wkład odpowiadający ich możliwościom.

(2) W 2009 r. Komisja zakończyła przegląd unijnej strategii zrównoważonego rozwoju, koncentrującej się na najpilniejszych problemach związanych ze zrównoważonym rozwojem, takich jak transport, zmiana klimatu, zdrowie publiczne i oszczędność energii.

(3) W celu osiągnięcia niezbędnego zmniejszenia emisji, polityki i działania powinny być wdrażane na poziomie państw członkowskich i Unii we wszystkich sektorach gospodarki unijnej, a nie tylko w sektorze przemysłowym i sektorze energetyki. Decyzja

([1]) Dz.U. C 44 z 11.2.2011, s. 157.
([2]) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 lutego 2011 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 31 marca 2011 r.
([3]) Dz.U. L 33 z 7.2.1994, s. 11.

▼B

Parlamentu Europejskiego i Rady nr 406/2009/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych ([1]) przewiduje średnie zmniejszenie emisji o 10 % w porównaniu z poziomami z 2005 r. w sektorach nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji, ustanowionym na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie ([2]), w tym w transporcie drogowym. Sektor transportu drogowego znajduje się na drugim miejscu wśród sektorów emitujących najwięcej gazów cieplarnianych w Unii, a wielkość emisji pochodzących z tego sektora, w tym z lekkich samochodów dostawczych, wciąż rośnie. Jeśli emisje transportu drogowego będą nadal rosły, znacząco osłabi to wysiłki podejmowane przez inne sektory na rzecz walki ze zmianą klimatu.

(4) Ustanowienie unijnych poziomów docelowych dla nowych pojazdów drogowych daje producentom większe poczucie pewności przy planowaniu i większą elastyczność przy spełnianiu wymogów dotyczących zmniejszenia emisji $CO_2$ niż w przypadku określenia odrębnych krajowych docelowych poziomów zmniejszenia emisji. Przy określaniu norm emisji ważne jest uwzględnienie skutków dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty dla branży oraz korzyści wynikające z zachęcania do innowacji i ograniczenia zużycia energii i kosztów paliwa.

(5) Aby zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, należy stosować systemy zachęt, takich jak uwzględnianie innowacji ekologicznych oraz przyznawanie superjednostek.

(6) W komunikatach z dnia 7 lutego 2007 r., zatytułowanych „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji $CO_2$ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych” oraz „Ramy prawne będące podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. (CARS21)” Komisja podkreśliła, że cel Wspólnoty przewidujący średni poziom emisji 120 g $CO_2$/km dla nowych samochodów osobowych nie zostanie osiągnięty do 2012 r. bez dodatkowych środków.

(7) W komunikatach tych zaproponowano zintegrowane podejście służące osiągnięciu we Wspólnocie docelowego poziomu emisji 120 g $CO_2$/km pochodzących z nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie do 2012 r. poprzez skoncentrowanie się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji $CO_2$ w celu osiągnięcia poziomu 130 g $CO_2$/km dla nowych średnich pojazdów poprzez udoskonalenie technologii silników pojazdów oraz dalsze zmniejszenie emisji o 10 g $CO_2$/km, lub równoważnik, jeśli będzie to konieczne ze względów technicznych, dzięki dalszym udoskonaleniom technologicznym oraz postępowi w zakresie efektywności paliwowej lekkich samochodów dostawczych.

([1]) Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 136.
([2]) Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

▼B

(8) Przepisy wdrażające cel w zakresie emisji z lekkich samochodów dostawczych powinny być spójne z ramami prawnymi wdrażającymi cele w zakresie emisji pochodzących z nowych samochodów osobowych ustalonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającym normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji $CO_2$ z lekkich pojazdów dostawczych ([1]).

(9) Ramy prawne służące wprowadzaniu w życie średniego docelowego poziomu emisji parku dla nowych lekkich samochodów dostawczych powinny zapewnić docelowe poziomy zmniejszenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie sprawiedliwe i zrównoważone, oraz uwzględniać różnorodność europejskich producentów samochodów i nie powodować nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi. Ramy prawne powinny być zgodne z ogólnym dążeniem do osiągnięcia unijnych docelowych poziomów zmniejszenia emisji i powinny być uzupełnione innymi, bardziej praktycznymi instrumentami, takimi jak zróżnicowane podatki od samochodów i energii lub środkami ograniczającymi prędkość rozwijaną przez lekkie samochody dostawcze.

(10) W celu zachowania różnorodności rynku lekkich samochodów dostawczych i jego możliwości sprostania różnym potrzebom konsumentów docelowe poziomy emisji $CO_2$ dla lekkich samochodów dostawczych powinny zostać określone liniowo w zależności od użyteczności pojazdów. Dla opisania tej użyteczności właściwym parametrem jest masa pojazdu, który zapewnia korelację z aktualnymi poziomami emisji, a zatem skutkuje bardziej realnymi i neutralnymi z punktu widzenia konkurencyjności celami. Ponadto dane dotyczące masy są łatwo dostępne. Należy gromadzić dane odnoszące się do alternatywnych parametrów użyteczności, takich jak powierzchnia postojowa (iloczyn średniego rozstawu kół i rozstawu osi) i ładowność, w celu ułatwienia długoterminowej oceny podejścia opierającego się na aspekcie użyteczności.

(11) Niniejsze rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i uwzględnia rozwój technologiczny w przyszłości, co może podnieść długotrwałą konkurencyjność przemysłu europejskiego oraz przyczynić się do powstania większej liczby wysokiej jakości miejsc pracy. Jako środek systematycznej oceny poprawy w zakresie emisji wynikającej z innowacji ekologicznych, 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. 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 ([2]), biorąc pod uwagę konsekwencje techniczne i gospodarcze takiego włączenia.

([1]) Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.
([2]) Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

▼B

(12) Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnosząca się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach $CO_2$ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi ([1]) wprowadza już wymóg, aby literatura promocyjna dotycząca samochodów osobowych dostarczała użytkownikom końcowym oficjalnych danych dotyczących wartości emisji $CO_2$ i zużycia paliwa przez pojazdy. W swoim zaleceniu 2003/217/WE z dnia 26 marca 2003 r. dotyczącym zastosowania do innych mediów przepisów dyrektywy 1999/94/WE dotyczącej literatury promocyjnej ([2]) Komisja zinterpretowała ten wymóg jako obejmujący reklamę. Zakres dyrektywy 1999/94/WE należy zatem rozszerzyć na lekkie samochody dostawcze, tak aby materiały reklamowe dotyczące wszelkich lekkich samochodów dostawczych najpóźniej do 2014 r. musiały dostarczać użytkownikom końcowym danych o oficjalnych wartościach emisji $CO_2$ i oficjalnym zużyciu paliwa przez pojazd, w przypadku gdy podane są informacje dotyczące energii i ceny.

(13) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyśpieszenie i ułatwienie, na zasadzie tymczasowej, procesu wprowadzania na rynek unijny pojazdów ultraniskoemisyjnych na początkowym etapie ich sprzedaży, zważywszy na bardzo wysokie koszty badawczo-rozwojowe oraz jednostkowe koszty produkcji wczesnej generacji technologii pojazdów bardzo niskoemisyjnych, które mają być wprowadzone na rynek w związku z wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

(14) Stosowanie niektórych paliw alternatywnych może zapewnić znaczące zmniejszenie emisji $CO_2$ na wszystkich etapach łańcucha paliwowego. Niniejsze rozporządzenie zawiera zatem szczególne przepisy mające na celu propagowanie dalszego rozpowszechniania na rynku unijnym niektórych pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

(15) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2012 r. oraz mając na uwadze usprawnienie gromadzenia danych na temat zużycia paliw oraz pomiarów jego zużycia, Komisja powinna rozważyć wprowadzenie zmian do stosownych przepisów w celu wprowadzenia w odniesieniu do producentów ubiegających się o homologację typu dla pojazdów kategorii $N_1$, określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów ([3]), obowiązku wyposażenia każdego pojazdu w licznik zużycia paliwa.

(16) W celu zapewnienia spójności z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 i uniknięcia nadużyć docelowe poziomy powinny mieć zastosowanie do nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii po raz pierwszy, które nie były uprzednio zarejestrowane poza Unią lub były tam rejestrowane na ograniczony okres czasu.

([1]) Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.
([2]) Dz.U. L 82 z 29.3.2003, s. 33.
([3]) Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

▼B

(17) Dyrektywa 2007/46/WE ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymogi techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem. Organem odpowiedzialnym za zapewnienie przestrzegania niniejszego rozporządzenia powinien być ten sam organ, który odpowiada za wszystkie kwestie związane z procesem homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji.

(18) Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia poziomów docelowych określonych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć możliwość uśrednienia poziomu emisji w odniesieniu do wszystkich swoich nowych pojazdów zamiast spełniać docelowe poziomy emisji $CO_2$ dla każdego z poszczególnych pojazdów. Powinno się zatem wymagać od producentów zapewnienia, aby średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii, za które są oni odpowiedzialni, nie przekraczał średnich docelowych poziomów emisji dla tych pojazdów. Wymóg ten powinien być wprowadzany etapami w okresie od 2014 r. do 2017 r., aby ułatwić ten proces. Zgodne jest to z harmonogramem i etapami wprowadzania określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009.

(19) W celu zapewnienia, aby docelowe poziomy odzwierciedlały specyfikę małych i niszowych producentów oraz odpowiadały możliwościom producentów w zakresie zmniejszania emisji, należy ustalić dla takich producentów alternatywne docelowe poziomy zmniejszania emisji, uwzględniające możliwości technologiczne pojazdów danego producenta w zakresie zmniejszania ich indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ i odpowiadające cechom danego segmentu rynku. Odstępstwo to powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.

(20) Unijna strategia zmniejszania emisji $CO_2$ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych przewiduje zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. unijnego docelowego poziomu 120 g $CO_2$/km, równocześnie stanowiąc długoterminową wizję dalszego zmniejszania emisji. Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 potwierdza tę długoterminową wizję, ustalając docelowy poziom 95 $CO_2$/km jako średni poziom emisji dla nowych samochodów. W celu zapewnienia spójności z tym podejściem oraz pewności dla przemysłu w zakresie planowania należy ustalić długoterminowy docelowy indywidualny poziom emisji $CO_2$ z lekkich samochodów dostawczych w 2020 r.

(21) Aby zapewnić producentom elastyczność w celu osiągnięcia przez nich docelowych poziomów emisji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą oni tworzyć grupy w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady. W przypadku powstania grupy producentów docelowy indywidualny poziom emisji producenta powinien zostać zastąpiony wspólnym docelowym poziomem emisji dla grupy producentów, który powinien zostać osiągnięty wspólnie przez członków grupy.

(22) Indywidualne poziomy emisji $CO_2$ z pojazdów kompletnych powinny być przyznawane producentowi pojazdu podstawowego.

▼B

(23) W celu zapewnienia, aby wartości emisji $CO_2$ z pojazdów kompletnych oraz ich efektywność paliwowa były reprezentatywne, Komisja powinna opracować specjalną procedurę oraz, w stosownych przypadkach, rozważyć przegląd przepisów dotyczących homologacji typu.

(24) Niezbędny jest rozbudowany mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie docelowych poziomów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

(25) Pomiaru indywidualnych poziomów emisji $CO_2$ z lekkich samochodów dostawczych dokonuje się w Unii w oparciu o zharmonizowaną podstawę, zgodnie z metodologią określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z takiego systemu zgodność powinna być oceniania w odniesieniu do danych dotyczących nowych pojazdów zarejestrowanych w Unii, zgromadzonych 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 największym możliwym zakresie zharmonizowane.

(26) Dyrektywa 2007/46/WE stanowi, że do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego producenci wydają certyfikat zgodności oraz że państwa członkowskie dopuszczają do użytku oraz zezwalają na rejestrację nowego lekkiego samochodu dostawczego, tylko jeśli taki samochód posiada ważny certyfikat zgodności. Dane zgromadzone przez państwa członkowskie powinny być spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta dla lekkiego samochodu dostawczego i opierać się jedynie na tym wskaźniku. Powinna istnieć unijna 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 docelowych poziomów określonych niniejszym rozporządzeniem powinno być oceniane na poziomie Unii. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji $CO_2$ przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy, począwszy od dnia 1 stycznia 2014 r. Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji. W celu zapewnienia spójności mechanizm opłat powinien być podobny do mechanizmu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. 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 wprowadzać zgodnie z art. 193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) nie powinny, z uwzględnieniem celów i procedur ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, nakładać dodatkowych lub surowszych sankcji na producentów, którzy nie osiągają docelowych poziomów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

▼B

(29) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla pełnego stosowania unijnych zasad konkurencji.

(30) Należy rozważyć nowe warunki osiągnięcia długoterminowego poziomu docelowego, w szczególności nachylenie krzywej, parametr użyteczności oraz schemat przekroczenia poziomu emisji.

(31) Prędkość pojazdów drogowych ma ogromny wpływ na ich zużycie paliwa i emisje $CO_2$. Ponadto, przy braku ograniczeń prędkości dla lekkich samochodów dostawczych, możliwe jest pojawienie się elementu konkurencji w postaci maksymalnej prędkości, co mogłoby skutkować zbyt silnymi mechanizmami napędowymi i wynikającym z tego faktu nieefektywnym działaniem w czasie eksploatacji przy niższych prędkościach. Wskazane jest zatem zbadanie możliwości rozszerzenia zakresu dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie ([1]), w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

(32) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do przyjmowania szczegółowych zasad monitorowania i sprawozdawczości w zakresie średnich emisji, a mianowicie gromadzenia, zapisywania, przedstawiania, transmisji, obliczania i przekazywania danych dotyczących średnich emisji, oraz stosowania wymogów określonych w załączniku II, jak również w odniesieniu do przyjmowania szczegółowych uzgodnień dotyczących pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, oraz szczegółowych przepisów w zakresie procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję ([2]).

(33) Komisja powinna zostać upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 TFUE w celu zmiany wymogów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości określonych w załączniku II w świetle doświadczenia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia, do dostosowywania pozycji $M_0$, o której mowa w załączniku I, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych, do ustanawiania zasad dotyczących interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, w sprawie treści wniosków o odstępstwo oraz treści i oceny programów na rzecz zmniejszania indywidualnych poziomów emisji $CO_2$, a także do dostosowywania wzorów zawartych w załączniku I, tak aby odzwierciedlać wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji $CO_2$. Szczególne znaczenie ma przeprowadzenie przez Komisję stosownych konsultacji podczas prac przygotowawczych, w tym na szczeblu ekspertów.

([1]) Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.
([2]) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

▼B

(34) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wymogów dotyczących emisji $CO_2$ dla nowych lekkich samochodów dostawczych, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. 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**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji $CO_2$ dla nowych lekkich samochodów dostawczych. Niniejsze rozporządzenie ustanawia średni poziom emisji $CO_2$ dla nowych lekkich samochodów dostawczych na poziomie 175 g/km, poprzez udoskonalenie technologii pojazdów, mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego przepisami wykonawczymi, oraz dzięki technologiom innowacyjnym.

▼M2

2. Począwszy od roku 2020, niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy średni poziom emisji $CO_2$ dla nowych lekkich samochodów dostawczych rejestrowanych w Unii na poziomie 147 g $CO_2$/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i przepisami wykonawczymi do niego oraz przy zastosowaniu innowacyjnych technologii.

▼B

*Artykuł 2*

**Zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii $N_1$ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz do pojazdów kategorii $N_1$, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanych dalej „lekkimi samochodami dostawczymi"), które po raz pierwszy rejestruje się w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi samochodami dostawczymi").

2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

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. 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 lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

▼B

*Artykuł 3*

**Definicje**

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

a) „średni indywidualny poziom emisji $CO_2$” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji $CO_2$ wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest on producentem;

b) „certyfikat zgodności” oznacza certyfikat, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;

c) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, któremu udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE;

d) „pojazd kompletny” oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia stosownych wymogów technicznych dyrektywy 2007/46/WE;

e) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;

f) „producent” oznacza osobę lub podmiot, odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;

g) „masa” oznacza masę gotowego do jazdy pojazdu razem z nadwoziem, podaną w certyfikacie zgodności i określoną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

h) „indywidualny poziom emisji $CO_2$” oznacza poziom emisji z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji $CO_2$ (wartość uśredniona) dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych;

i) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji $CO_2$, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem, lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 11 – docelowy indywidualny poziom emisji określony zgodnie z tym odstępstwem;

j) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn średniego rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w certyfikacie zgodności i określony w częściach 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

▼B

k) „ładunek” oznacza różnicę pomiędzy technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2007/46/WE oraz masą pojazdu.

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:

(i) więcej niż połowę praw głosu; lub

(ii) prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub

(iii) 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**

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2014 r. i za każdy kolejny rok kalendarzowy każdy z producentów lekkich samochodów dostawczych zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ nie przekraczał jego docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 11, zgodnie z tym odstępstwem.

W przypadku gdy indywidualny poziom emisji pojazdu skompletowanego nie jest dostępny, producent pojazdu podstawowego wykorzystuje średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ pojazdu podstawowego w celu określenia jego indywidualnego poziomu emisji.

▼B

W celu określenia średniego indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ dla każdego z producentów uwzględnia się następujące ilości procentowe nowych lekkich samochodów dostawczych każdego z producentów, zarejestrowanych w danym roku:

— 70 % w 2014 r.,

— 75 % w 2015 r.,

— 80 % w 2016 r.,

— 100 % od 2017 r.

*Artykuł 5*

**Superjednostki**

Obliczając średni indywidualny poziom emisji $CO_2$, każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji $CO_2$ poniżej 50 g $CO_2$/km liczy się jako:

— 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,

— 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,

— 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,

— 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2017 r.,

— 1 lekki samochód dostawczy, począwszy od 2018 r.

W okresie obowiązywania systemu superjednostek maksymalna liczba nowych lekkich samochodów dostawczych o indywidualnym poziomie emisji $CO_2$ poniżej 50 g $CO_2$/km, jaka będzie brana pod uwagę w stosowaniu mnożników podanych w akapicie pierwszym, nie przekracza 25 000 lekkich samochodów dostawczych na producenta.

*Artykuł 6*

**Docelowe indywidualne poziomy emisji dla lekkich samochodów dostawczych zasilanych paliwem alternatywnym**

Aby określić, w jakim stopniu producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji $CO_2$, o których mowa w art. 4, indywidualne poziomy emisji $CO_2$ dla każdego lekkiego samochodu dostawczego mogącego wykorzystywać do jazdy mieszankę benzyny z 85 % bioetanolem („E85”) i spełniającego stosowne wymogi przepisów Unii lub europejskie normy techniczne, zostają obniżone do dnia 31 grudnia 2015 r. o 5 % z uwagi na większy potencjał w zakresie

▼B

technologii i zmniejszania emisji w przypadku stosowania biopaliw. Poziomy te obniża się tylko w przypadku, gdy na przynajmniej 30 % stacji paliw w państwie członkowskim, w którym lekki samochód dostawczy został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju dla biopaliw, określone w stosownych przepisach Unii.

*Artykuł 7*

**Grupy producentów**

1. Producenci nowych lekkich samochodów dostawczych, inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 11, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z 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 zostać zawarta najpóźniej w dniu 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;

c) dowód, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki przewidziane w 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 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 grupy pod warunkiem, że umowy te są zgodne z art. 101 i 102 TFUE, a także umożliwiają otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący udział w grupie na rozsądnych warunkach dla każdego producenta ubiegającego się o przyjęcie do grupy. Bez uszczerbku dla ogólnego stosowania unijnych zasad

▼B

konkurencji w odniesieniu do takich grup, wszyscy członkowie grupy zapewniają w szczególności, aby w ramach ich umowy powołującej grupę nie były wymieniane żadne dane ani informacje, z wyjątkiem następujących informacji:

a) średni indywidualny poziom emisji $CO_2$;

b) docelowy indywidualny poziom emisji;

c) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.

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

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 udostępniane 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 2012 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich ewidencjonuje informacje dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na jego terytorium zgodnie z częścią A załącznika II. Informacje te udostępnia się producentom i ich wyznaczonym importerom lub przedstawicielom w każdym z państw członkowskich. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia przejrzystego funkcjonowania jednostek sprawozdawczych.

2. Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku 2013, 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 zgromadzonych zgodnie z ust. 1.

4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem i rejestr ten jest publicznie dostępny. Do dnia 30 czerwca 2013 r. i w każdym kolejnym roku Komisja oblicza wstępnie dla każdego producenta:

a) średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ w poprzednim roku kalendarzowym;

▼B

b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;

c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji $CO_2$ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku.

Komisja powiadamia każdego z producentów o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane w podziale na państwa członkowskie, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych lekkich samochodów dostawczych oraz ich indywidualnych poziomów emisji $CO_2$.

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.

6. Komisja uwzględnia wszelkie powiadomienia przekazane przez producentów i, do dnia 31 października, potwierdza lub zmienia wstępne wyliczenia zgodnie z ust. 4.

7. Dla roku kalendarzowego 2012 oraz 2013, a także na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z ust. 5, Komisja powiadamia producenta, w przypadkach gdy zdaniem Komisji średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.

8. W każdym z państw członkowskich właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie monitorowanych danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem to organ wyznaczony na mocy art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

9. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych, o których mowa w niniejszym artykule, oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Aby uwzględnić doświadczenia zgromadzone w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia, Komisja może zmienić załącznik II za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17.

10. Państwa członkowskie gromadzą także i przekazują dane, na podstawie niniejszego artykułu, dotyczące rejestracji pojazdów kategorii $M_2$ i $N_2$ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

*Artykuł 9*

**Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji**

1. W przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2014 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji odpowiednio na producenta lub zarządzającego grupą.

▼B

2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następujących wzorów:

a) od 2014 r. do 2018 r.:

(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g $CO_2$/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 3 g $CO_2$/km) × 95 EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(ii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 2 g $CO_2$/km, ale nie więcej niż 3 g $CO_2$/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 2 g $CO_2$/km) × 25 EUR + 20 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(iii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 1 g $CO_2$/km, ale nie więcej niż 2 g $CO_2$/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 1 g $CO_2$/km) × 15 EUR + 5 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(iv) za przekroczenie poziomu emisji o nie więcej niż 1 g $CO_2$/km:

(przekroczenie poziomu emisji × 5 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

b) od 2019 r.:

(przekroczenie poziomu emisji × 95 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych.

Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

— „przekroczony poziom emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji $CO_2$ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 12 – przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w jego części, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku, oraz

— „liczba nowych lekkich samochodów dostawczych” oznacza liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4.

3. Komisja przyjmuje szczegółowe ustalenia dotyczące pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

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

*Artykuł 10*

**Publikacja wyników osiąganych przez producentów**

1. Do dnia 31 października 2013 r. oraz do dnia 31 października każdego kolejnego roku Komisja publikuje wykaz zawierający w odniesieniu do każdego producenta:

a) jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;

▼B

b) jego średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ w poprzednim roku kalendarzowym;

c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji $CO_2$ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;

d) średni indywidualny poziom emisji $CO_2$ we wszystkich nowych lekkich samochodach dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;

e) średnią masę wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

2. Od dnia 31 października 2015 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 dla niektórych producentów**

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż 22 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym, który:

a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub

b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż 22 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii 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 lekkich samochodów dostawczych, które produkuje, w tym dotyczące masy i indywidualnych poziomów emisji $CO_2$ tych lekkich samochodów dostawczych; oraz

d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami zmniejszenia emisji, w tym z ekonomicznymi

▼B

i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych, przyznaje producentowi odstępstwo. ►M2 ——————— ◄

4. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem natychmiast powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na kwalifikowanie się tego producenta do odstępstwa.

5. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie ust. 4 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.

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

7. Komisja przyjmuje zasady uzupełniające ust. 1–6 niniejszego artykułu, dotyczące między innymi interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów zmniejszania indywidualnych poziomów emisji $CO_2$, za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17.

8. Wnioski o odstępstwo wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 4, uchylenia przewidziane w ust. 5 oraz każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 6, a także akty przyjęte zgodnie z ust. 7, 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 uwzględnia się ograniczenie emisji $CO_2$ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta nie może być wyższy niż 7 g $CO_2$/km.

2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1, do dnia 31 grudnia 2012 r. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Takie szczegółowe przepisy muszą być zgodne z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz opierać się na następujących kryteriach dotyczących technologii innowacyjnych:

([1]) Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

▼B

a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenie emisji $CO_2$ osiągnięte poprzez wykorzystywanie technologii innowacyjnych;

b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w zmniejszaniu emisji $CO_2$;

c) innowacyjne technologie nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru $CO_2$ ani obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem zmniejszenia emisji o 10 g $CO_2$/km, o którym mowa w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, lub być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii.

3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny i zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja zmienia zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu ze środków.

4. Komisja potwierdza zmniejszenie emisji osiągnięte w oparciu o kryteria, o których mowa w ust. 2.

*Artykuł 13*

**Przegląd i sprawozdawczość**

▼M2

1. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu, jak również innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji $CO_2$ dla nowych lekkich samochodów dostawczych na okres po roku 2020. W tym względzie ocena niezbędnej wielkości redukcji musi być spójna z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji $CO_2$ stosowanych w lekkich samochodach dostawczych. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu. Sprawozdanie to zawiera wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu w zakresie lekkich samochodów dostawczych i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Przygotowując takie wnioski, Komisja powinna zapewnić, by były one możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie sprawiedliwe i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

▼B

2. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do 2014 r. wniosek w sprawie włączenia do niniejszego rozporządzenia, w celu osiągnięcia długoterminowego docelowego poziomu od 2020 r., pojazdów kategorii $N_2$ i $M_2$ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

▼B

3. Do 2014 roku Komisja w następstwie oceny skutków opublikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej i ładowności, a także ich zastosowania jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.

4. Komisja opracuje do dnia 31 grudnia 2011 r. procedurę mającą na celu określenie reprezentatywnych wartości emisji $CO_2$, efektywności paliwowej i masy pojazdów skompletowanych, zapewniając jednocześnie, aby producent pojazdu podstawowego miał terminowy dostęp do masy i do indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ pojazdu skompletowanego.

5. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, Komisja zmieni załącznik I za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania pozycji $M_0$, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Dostosowania te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2018 r., a następnie co trzy lata.

6. Komisja uwzględnia lekkie samochody dostawcze w przeglądzie procedur pomiaru emisji $CO_2$ zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

▼M2

_____

▼B

Komisja uwzględnia lekkie samochody dostawcze w przeglądzie dyrektywy 2007/46/WE zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

▼M2

Komisja określa – w drodze aktu wykonawczego – parametry korelacyjne niezbędne do odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji $CO_2$, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ([1]). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania wzorów zawartych w załączniku I, z zastosowaniem metody przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając

([1]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. 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 z 28.7.2008, s. 1).

▼M2

jednocześnie, by w ramach starych i nowych procedur kontrolnych producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o porównywalnym stopniu surowości.

▼B

*Artykuł 14*

**Procedura komitetowa**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Zmian Klimatu powołany na mocy art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotyczącej mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto ([1]). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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

▼M2

2a. W przypadku niewydania opinii przez komitet, o którym mowa w ust. 1, Komisja nie może przyjąć projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼B

*Artykuł 15*

**Wykonanie przekazanych uprawnień**

1. Prawo do przyjmowania aktów delegowanych, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 7, art. 13 ust. 5 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 czerwca 2011. Najpóźniej 6 miesięcy przed upływem tego pięcioletniego okresu Komisja sporządza sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy jednakowej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada odwołają je zgodnie z art. 16.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o nim równocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 16 i 17.

*Artykuł 16*

**Odwołanie przekazanych uprawnień**

1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 7, art. 13 ust. 5 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

([1]) Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1.

▼B

2. Instytucja, która wszczęła procedurę wewnętrzną mającą na celu podjęcie decyzji o ewentualnym odwołaniu przekazanych uprawnień, dokłada starań, aby poinformować o tym drugą instytucję i Komisję w rozsądnym czasie przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując, które z przekazanych uprawnień mogą być odwołane oraz ewentualne przyczyny takiego odwołania.

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Decyzja ta nie wpływa na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Zostaje ona opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 17*

**Sprzeciw wobec aktów delegowanych**

1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia o nim.

Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten może być przedłużony o dwa miesiące.

2. Jeśli po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wchodzi w życie z dniem podanym w tym akcie.

Akt delegowany może zostać opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję o zamiarze niewyrażania sprzeciwu.

3. W przypadku sprzeciwu wobec aktu delegowanego przez Parlament Europejski albo przez Radę wyrażonego w terminie, o którym mowa w ust. 1, akt delegowany nie wchodzi w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, przedstawia powody tego sprzeciwu.

*Artykuł 18*

**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 $CO_2$**

1. Orientacyjne indywidualne poziomy emisji dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą:

   a) od 2014 r. do 2017 r.:

   orientacyjny indywidualny poziom emisji $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   gdzie:

   M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

   $M_0$ = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) od 2018 r.:

   orientacyjny indywidualny poziom emisji $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   gdzie:

   M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

   $M_0$ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 5

   a = 0,093;

▼M2

   c) od roku 2020:

   orientacyjny indywidualny poziom emisji $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

   gdzie:

   M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

   $M_0$ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 5

   a = 0,096.

▼B

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w danym roku kalendarzowym oblicza się jako średnią orientacyjnych indywidualnych poziomów emisji $CO_2$ każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

▼B

*ZAŁĄCZNIK II*

**MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI**

A. Gromadzenie danych dotyczących lekkich samochodów dostawczych i określanie informacji dotyczących monitorowania $CO_2$

▼M3

1. Szczegółowe dane

1.1. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii $N_1$

W przypadku pojazdów kompletnych z homologacją typu WE, zarejestrowanych w kategorii $N_1$ państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego przy jego pierwszej rejestracji na ich terytorium:

a) producent;

b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;

c) typ, wariant i wersja;

d) marka;

e) kategoria pojazdu z homologacją typu;

f) kategoria pojazdu zarejestrowanego;

g) indywidualny poziom emisji $CO_2$;

h) masa w stanie gotowym do jazdy;

i) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;

j) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół oś kierowana i rozstaw kół druga oś;

k) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;

l) pojemność silnika;

m) zużycie energii elektrycznej;

n) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji $CO_2$ w związku z daną technologią innowacyjną;

o) numer identyfikacyjny pojazdu.

Stosuje się format określony w części C sekcja 2.

1.2. Pojazdy, którym udzielono wielostopniowej homologacji typu, zarejestrowane jako pojazdy kategorii $N_1$

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych jako pojazdy kategorii $N_1$ państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do:

a) pojazdu podstawowego (niekompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o) lub, zamiast danych określonych w lit. h) i i), dodaną masę standardową podaną w ramach informacji dotyczących homologacji typu, o których mowa w pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

▼M3

b) pojazdu podstawowego (kompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o);

c) pojazdu skompletowanego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), f), g), h), j), k), l), m) i o).

W przypadku gdy w odniesieniu do pojazdu podstawowego nie można przekazać którychkolwiek z danych, o których mowa w lit. a) i b) niniejszego punktu, państwo członkowskie przekazuje zamiast nich dane dotyczące pojazdu skompletowanego.

W przypadku skompletowanych pojazdów kategorii $N_1$ stosuje się format określony w części C sekcja 2.

Numeru identyfikacyjnego pojazdu, o którym mowa w pkt 1.1 lit. o), nie podaje się do wiadomości publicznej.

▼B

2. ►M1 Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą z certyfikatu zgodności lub są spójne z certyfikatem zgodności wydanym przez producenta danego lekkiego samochodu dostawczego. Jeżeli nie stosuje się certyfikatu zgodności, państwa członkowskie powinny wprowadzić niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania. ◄ W przypadku gdy w certyfikacie zgodności podano zarówno masę minimalną, jak i maksymalną lekkiego samochodu dostawczego, do celów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie stosują tylko wartość maksymalną. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

▼M3

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 lekkich samochodów dostawczych podlegających homologacji typu WE;

c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających wielostopniowej homologacji typu WE, o ile jest znana;

d) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych dopuszczeniem indywidualnym;

e) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

B. Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania $CO_2$ dla nowych lekkich samochodów dostawczych

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

1. Liczba zarejestrowanych nowych lekkich samochodów dostawczych

Państwa członkowskie określają liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych na ich terytorium w odnośnym 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 i, o ile jest znana, liczbę pojazdów budowanych wieloetapowo.

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Pojazdy skompletowane

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo indywidualne poziomy emisji $CO_2$ pojazdów skompletowanych są przyznane producentowi pojazdu podstawowego.

Aby zapewnić reprezentatywność wartości emisji $CO_2$, efektywności paliwowej oraz masy skompletowanego pojazdu nie obciążając zbytnio producenta pojazdu podstawowego, Komisja opracuje specjalną procedurę monitorowania i dokona przeglądu oraz wprowadzi niezbędne zmiany do stosownych przepisów dotyczących homologacji typu najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r.

Opracowując taką procedurę, Komisja określa w stosownych przypadkach sposób monitorowania wartości masy oraz $CO_2$, w oparciu o tabelę wartości $CO_2$ odpowiadającą różnym klasom bezwładności końcowej lub w oparciu o tylko jedną wartość $CO_2$ uzyskaną w wyniku dodania masy pojazdu podstawowego do dodanej masy standardowej w podziale na klasę $N_1$. W ostatnim przypadku masa ta byłaby również wykorzystana dla części C niniejszego załącznika.

Komisja zapewnia ponadto, aby producent pojazdu podstawowego miał terminowy dostęp do wartości masy i indywidualnego poziomu emisji $CO_2$ pojazdu skompletowanego.

▼M3

Niezależnie od tego, że dodana masa standardowa jest wykorzystana w części C niniejszego załącznika, w przypadkach, w których wartości tej masy nie da się określić, do wstępnego obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji, o którym mowa w art. 8 ust. 4, można stosować masę w stanie gotowym do jazdy pojazdu skompletowanego.

W przypadku gdy pojazd podstawowy jest pojazdem kompletnym, masa tego pojazdu w stanie gotowym do jazdy jest wykorzystywana do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji. Jednakże w przypadku gdy wartość tej masy nie może zostać określona, do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji może zostać wykorzystana masa skompletowanego pojazdu w stanie gotowym do jazdy.

C. Formaty przekazywania danych

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

**Sekcja 1 — Dane z monitoringu w formie zagregowanej**

| | |
|---|---|
| Państwo członkowskie ([1]) | |
| Rok | |

▼M3

| | |
|---|---|
| Źródło danych | |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających homologacji typu WE | |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych dopuszczeniem indywidualnym | |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach | |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających wielostopniowej homologacji typu (o ile jest znana) | |

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

**Sekcja 2 — Szczegółowe dane z monitoringu — zapis dotyczący jednego pojazdu**

| Odniesienie do części A pkt 1.1 | Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu ([1]) |
|---|---|
| a) | Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE ([2]) |
| | Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM)<br>POJAZD KOMPLETNY/POJAZD PODSTAWOWY ([3]) |
| | Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM)<br>POJAZD SKOMPLETOWANY ([3]) |
| | Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego ([2]) |
| b) | Numer homologacji typu i jego rozszerzenie |
| c) | Typ |
| | Wariant |
| | Wersja |
| d) | Marka |
| e) | Kategoria pojazdu z homologacją typu |
| f) | Kategoria pojazdu zarejestrowanego |
| g) | Indywidualny poziom emisji $CO_2$ |
| h) | Masa w stanie gotowym do jazdy<br>POJAZD PODSTAWOWY |
| | Masa w stanie gotowym do jazdy<br>POJAZD SKOMPLETOWANY/POJAZD KOMPLETNY |
| i) ([4]) | Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita |
| j) | Rozstaw osi |
| | Rozstaw kół oś kierowana (oś 1) |
| | Rozstaw kół druga oś (oś 2) |

▼M3

| Odniesienie do części A pkt 1.1 | Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu ([1]) |
|---|---|
| k) | Rodzaj paliwa |
| | Rodzaj zasilania |
| l) | Pojemność silnika (w $cm^3$) |
| m) | Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km) |
| n) | Kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych |
| | Zmniejszenie emisji dzięki technologii(-om) innowacyjnej(-ym) |
| o) | Numer identyfikacyjny pojazdu |
| Pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE ([5]) | Dodana masa standardowa (w stosownych przypadkach w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo) |

*Uwagi:*

([1]) Jeżeli, w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo, nie można przedstawić danych dotyczących pojazdu podstawowego, państwo członkowskie przekazuje co najmniej informacje określone w tym formacie w odniesieniu do pojazdu skompletowanego. W przypadku gdy nie można podać numeru identyfikacyjnego pojazdu, należy przekazać wszystkie szczegółowe dane dotyczące pojazdu kompletnego, pojazdu skompletowanego, a także pojazdu podstawowego zgodnie z częścią A pkt 1.2 lit. a), b) i c) niniejszego załącznika.

([2]) W przypadku homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie „Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego”, a w kolumnie „Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE” określa się jedno z poniższych: „AA-NSS” lub „AA-IVA”, w zależności od przypadku.

([3]) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać nazwę producenta pojazdu podstawowego (niekompletnego/kompletnego). Jeżeli nazwa producenta pojazdu podstawowego nie jest znana, podać tylko nazwę producenta pojazdu skompletowanego.

([4]) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego.

([5]) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo masę w stanie gotowym do jazdy i technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego można zastąpić dodaną masą standardową określoną w informacjach dotyczących homologacji typu zgodnie z pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.