

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

z dnia 20 grudnia 2011 r.

potwierdzająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych w roku kalendarzowym 2010 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/878/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5 akapit drugi oraz art. 10 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 8 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 Komisja jest zobowiązana do corocznego potwierdzania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz docelowego indywidualnego poziomu emisji dla każdego producenta samochodów osobowych w UE oraz dla każdej grupy producentów powstałej zgodnie z art. 7 ust. 7 powyższego rozporządzenia. Na podstawie powyższego potwierdzenia Komisja stwierdza, czy producenci i grupy producentów spełnili wymogi określone w art. 4 omawianego rozporządzenia. W przypadku gdy docelowy indywidualny poziom emisji wyraźnie nie został osiągnięty przez producenta lub grupę producentów, zgodnie z art. 9 ust. 1 powyższego rozporządzenia Komisja jest zobowiązana do nałożenia opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji w drodze indywidualnych decyzji skierowanych do zainteresowanych producentów lub zarządzających grupami producentów.
- (2) Zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 docelowe poziomy emisji są wiążące dla producentów i grup producentów ze skutkiem od roku 2012. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2010 i 2011 Komisja powinna jednak obliczyć orientacyjne docelowe poziomy emisji i, zgodnie z art. 8 ust. 6 powyższego rozporządzenia, powiadomić producentów lub grupy producentów, których średnie indywidualne poziomy emisji przekraczają orientacyjne docelowe poziomy emisji. Powyższe docelowe poziomy emisji dla lat 2010 i 2011 mają stanowić wskaźniki dla producentów w odniesieniu do działań potrzebnych, aby osiągnąć obowiązkowe docelowe poziomy emisji w 2012 r.; w związku z powyższym należy określić średnie indywidualne poziomy emisji producentów w latach 2010 i 2011 zgodnie z wymogami określonymi w akapicie drugim art. 4 powyższego rozporządzenia oraz uwzględnić wyłącznie 65 % pojazdów o najniższych emisjach w przypadku każdego z producentów.

- (3) Dane, które mają zostać wykorzystane do obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji oraz docelowych poziomów emisji, znajdują się w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009; dane te są oparte na rejestracjach nowych samochodów osobowych w państwach członkowskich w roku poprzedzającym. Dane pochodzą ze świadectw zgodności wydawanych przez producentów albo z dokumentów zawierających informacje równoważne zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010 z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009⁽²⁾.
- (4) Większość państw członkowskich przekazała Komisji dane dotyczące 2010 r. przed terminem upływającym zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 dnia 28 lutego 2011 r. Jednak komplet danych ze wszystkich państw członkowskich Komisja uzyskała dopiero w połowie kwietnia. Następnie dane wstępnie zweryfikowano.
- (5) W przypadkach, w których wstępna weryfikacja wyraźnie wykazała brak pewnych danych lub rażące nieprawidłowości, Komisja kontaktowała się z odnośnymi państwami członkowskimi i, za zgodą powyższych państw członkowskich, odpowiednio korygowała lub uzupełniała dane. Jeżeli osiągnięcie porozumienia z państwem członkowskim nie było możliwe, wstępne dane z danego państwa członkowskiego nie były korygowane.
- (6) Dnia 29 lipca 2011 r. Komisja opublikowała, zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, wstępne dane i powiadomiła 89 producentów o wynikach wstępnych obliczeń średnich indywidualnych poziomów emisji w 2010 r. oraz o docelowych poziomach emisji. Producentów poproszono o weryfikację danych oraz powiadomienie Komisji o ewentualnych błędach w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania powiadomienia zgodnie z art. 8 ust. 5 akapit pierwszy powyższego rozporządzenia.
- (7) Dnia 12 sierpnia na stronie internetowej Komisji opublikowano wytyczne w sprawie powiadamiania o błędach w danych dotyczących emisji CO₂ przez samochody. W wytycznych zawarto model powiadomienia oraz wskazano, jakie informacje od producentów są konieczne, aby umożliwić Komisji uwzględnienie powyższych błędów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15.

- (8) W przewidzianym trzymiesięcznym terminie powiadomienia o błędach złożyło piętnastu producentów. Jeden producent złożył kompletne powiadomienie po upływie terminu. Siedmiu producentów z powyższych piętnastu złożyło powiadomienia zawierające dokładne informacje o błędach oraz uzasadnienie proponowanych poprawek. Pozostałych ośmiu producentów złożyło powiadomienia skrócone, które były tylko częściowo zgodne z zaleceniami Komisji w zakresie formatu i treści powiadomień. Oprócz producentów, którzy złożyli powiadomienia o błędach, ośmiu producentów poinformowało Komisję, że w danych są błędy, jednak nie przedstawiło żadnych dalszych informacji ani dowodów dotyczących charakteru lub przyczyn powstania tych błędów.
- (9) W przypadku 73 producentów, którzy nie powiadomili o żadnych błędach w danych albo powiadomili Komisję o błędach w danych, ale nie przedstawili niezbędnych dowodów, wstępne dane i wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji należy zatwierdzić bez wprowadzania poprawek.
- (10) W przypadku producentów, którzy przedstawili niezbędne informacje i dowody potwierdzające występowanie błędów w danych, Komisja powinna przeanalizować powiadomienia i, jeśli stosowne, wprowadzić zmiany we wstępnych obliczeniach średnich indywidualnych poziomów emisji oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji.
- (11) Organy rejestrujące państw członkowskich ponoszą wyłączną odpowiedzialność za liczbę rejestracji zgłoszoną do Komisji. Dane dotyczące sprzedaży pochodzące od producentów nie muszą dokładnie odzwierciedlać liczby rejestracji w danym państwie członkowskim, w związku z czym nie ma możliwości uwzględnienia błędów w liczbie rejestracji podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji. Należy zatem uwzględnić wyłącznie błędy związane z zawartością danych dotyczących zarejestrowanych pojazdów. W niektórych przypadkach producenci sygnalizowali jednak, że rejestracje należy przypisać innemu producentowi. Tego typu zmiany powinny zostać uwzględnione w ostatecznie potwierdzonych danych.
- (12) Dzięki kompletnym powiadomieniom producenci mogli stwierdzić, że część danych jest poprawna, oraz zaproponować wprowadzenie poprawek do tych danych, które można było zweryfikować. Od 4 do 15 procent danych obejmuje jednak rejestracje dotyczące pojazdów, których nie można zidentyfikować, w odniesieniu do których producent nie może potwierdzić takich danych, jak emisja CO₂ lub masa. Najczęściej jest to wynikiem braku informacji, bez których producent nie jest w stanie zidentyfikować poszczególnych pojazdów; informacje te to kod identyfikacyjny składający się z typu, wariantu i wersji przedmiotowego pojazdu. W niewielkiej liczbie przypadków rejestracje można było przypisać do producentów, jednak kluczowe dane dotyczące emisji CO₂ i masy nie były dostępne.
- (13) Komisja zweryfikowała poprawki zaproponowane przez producentów oraz przedstawione dowody. Poprawki są uzasadnione, jeżeli pozycje poprawiono poprzez wpisanie brakującej wartości albo poprzez zastąpienie nieprawidłowej wartości w odniesieniu do rejestracji, które producent jest w stanie zweryfikować, a poprawione wartości są spójne z wartościami wynikającymi z danych referencyjnych, takich jak dane z dokumentów homologacji typu. Jeżeli jednak producent zgłosił błędy, ale nie zaproponował poprawek, mimo że błędy można było zweryfikować i poprawić, oraz nie wykazał w sposób wystarczający, że poprawek nie można było dokonać w trzymiesięcznym terminie weryfikacji, błędów tych nie należy uwzględniać w ostatecznych obliczeniach.
- (14) W przypadku rejestracji, które można przypisać, ale które nie zostały zweryfikowane przez producentów, wartości dotyczące emisji CO₂ i masy zawarte w rejestracjach należy wykorzystać do obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji. Należy jednak uwzględnić fakt, że producenci nie mogą zweryfikować powyższych wartości, i dopilnować, aby włączenie nie wywierało negatywnego wpływu na określenie końcowych wartości dla zainteresowanych producentów. W związku z powyższym w obliczeniach należy zastosować margines błędu, który odzwierciedli sytuację poszczególnych producentów zgodnie z opisem i uzasadnieniem zawartym w powiadomieniu o błędach. Margines błędu należy obliczyć w przypadku średnich indywidualnych poziomów emisji oraz średniej masy, ponieważ te dwa parametry określają odległość do docelowego indywidualnego poziomu emisji każdego producenta, tzn. to, ile producentowi brakuje do osiągnięcia docelowego indywidualnego poziomu emisji.
- (15) Margines błędu należy określić jako różnicę pomiędzy odległościami do docelowego indywidualnego poziomu emisji wyrażoną jako średni poziom emisji odjęty od docelowego indywidualnego poziomu emisji obliczonego z uwzględnieniem i z wykluczeniem rejestracji, których producenci nie mogą zweryfikować. Margines błędu zawsze powinien zmniejszać odległość do docelowego poziomu emisji producenta, niezależnie od tego, czy powyższa różnica jest wartością dodatnią, czy ujemną.
- (16) Rejestracje, w których przypadku brakuje wysokości poziomu emisji CO₂ lub masy oraz kodu identyfikacyjnego, nie powinny być uwzględniane w ostatecznych obliczeniach średnich poziomów emisji.
- (17) Ponieważ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 weryfikacja danych jest przeprowadzana po raz pierwszy w odniesieniu do roku 2010, należy wyjątkowo wziąć pod uwagę również powiadomienia, które nie zawierały wszystkich informacji wymaganych przez Komisję w celu uwzględnienia błędów. Marginesy błędu mające zastosowanie w odniesieniu do ostatecznych obliczeń, o których mowa w powyższych powiadomieniach, powinny jednak

być obliczane na podstawie oceny liczby rejestracji, których nie można zweryfikować, przeprowadzonej przez Komisję. Podczas potwierdzania danych za 2010 r. wyjątkowo należy również uwzględnić powiadomienia o błędach, które złożono w niedługim czasie po upływie terminu.

- (18) Należy w związku z tym potwierdzić średni indywidualny poziom emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2010 r., docelowe indywidualne poziomy emisji oraz różnicę pomiędzy dwoma powyższymi wartościami,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Potwierdza się następujące wartości określone w załączniku w przypadku każdego producenta samochodów osobowych oraz każdej grupy producentów w odniesieniu do roku kalendarzowego 2010:

- a) docelowy indywidualny poziom emisji;
- b) średni indywidualny poziom emisji CO₂, w odpowiednich przypadkach skorygowany o odpowiedni margines błędu;

c) różnica pomiędzy wartościami, o których mowa w lit. a) oraz b)

d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ w przypadku wszystkich nowych samochodów osobowych;

e) średnia masa wszystkich nowych samochodów osobowych w Unii.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 grudnia 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Tabela 1

Wartości odnoszące się do wyników producentów potwierdzone zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Skorygowany średni poziom emisji CO ₂ (65 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO ₂ (100 %)
ALPINA Burkard Bovensiepen GmbH + Co. KG		173	187,795	147,429	40,366	40,366	1 753,38	210,341
Artega Automobil GmbH & Co. KG		2	220,000	132,194	87,806	87,806	1 420,00	220,000
Aston Martin Lagonda Ltd	D	1 415	333,482	320,000	13,482	12,657	1 860,72	348,372
Audi AG		589 855	133,883	140,365	- 6,482	- 6,557	1 598,80	151,832
Automobiles Citroën		815 936	118,764	127,361	- 8,597	- 8,597	1 314,26	131,418
Automobiles Peugeot		974 248	119,208	127,704	- 8,496	- 8,496	1 321,76	131,021
Autovaz		3 911	212,171	126,410	85,761	85,761	1 293,44	219,516
Bayerische Motoren Werke AG		640 021	129,253	137,409	- 8,156	- 8,210	1 534,13	146,355
Bentley Motors Ltd		1 187	391,423	181,363	210,060	210,060	2 495,92	395,925
BMW M GmbH		77 120	133,513	142,836	- 9,323	- 13,535	1 652,88	156,242
Bugatti Automobiles S.A.S		8	584,600	159,225	425,375	425,375	2 011,50	589,250
Caterham Cars Limited	D	135	166,920	210,000	- 43,080	- 43,080	712,15	179,826
Chevrolet Italia		25 442	113,042	116,356	- 3,314	- 3,359	1 073,45	117,607
Chrysler Group LLC		31 121	192,081	157,480	34,601	34,601	1 973,32	215,200
CNG Technik	P1	583	225,000	134,782	90,218	89,953	1 476,64	226,252
Automobile Dacia SA		251 938	133,865	123,831	10,034	9,631	1 237,01	144,989
Daihatsu Motor Co. Ltd.		18 972	128,351	117,975	10,376	10,376	1 108,86	145,374
Daimler AG, Stuttgart	P2	646 067	137,762	137,323	0,439	0,349	1 532,24	160,166
Dr Motor Company S. r. l.		4 943	122,413	120,642	1,771	1,771	1 167,22	138,566
Ferrari	D	2 361	300,718	303,000	- 2,282	- 2,282	1 751,12	322,468
FIAT Group Automobiles S.p.A.		975 822	115,285	119,240	- 3,955	- 3,955	1 136,56	125,013

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Skorygowany średni poziom emisji CO ₂ (65 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO ₂ (100 %)
Ford-Werke GmbH	P1	1 076 887	121,128	126,226	- 5,098	- 5,605	1 289,42	136,552
Fuji Heavy Industries Ltd.	ND	30 655	165,182	164,616	0,566	0,520	1 608,03	179,332
Geely Europe Ltd		918	115,916	140,077	- 24,161	- 24,161	1 592,50	131,466
General Motors Company		1 490	270,134	151,750	118,384	113,988	1 847,93	296,400
GM Daewoo Auto u. Tech. Comp.		146 117	125,759	124,606	1,153	1,138	1 253,96	143,544
GM Italia S.r.l.		37 670	119,750	125,467	- 5,717	- 5,717	1 272,82	124,405
Great Wall Motor Company Limited	D	344	222,000	195,000	27,000	27,000	1 919,52	224,314
Gumpert Sportwagenmanufaktur GmbH		2	310,000	132,879	177,121	177,121	1 435,00	310,000
Honda Automobile China CO	P3	20 876	125,023	119,099	5,924	5,911	1 133,46	126,094
Honda Automobile Thailand CO	P3	1 444	142,000	120,816	21,184	21,184	1 171,03	142,615
Honda Motor CO	P3	102 890	124,841	128,710	- 3,869	- 4,083	1 343,77	143,823
Honda of the UK Manufacturing	P3	47 840	145,932	133,391	12,541	12,234	1 446,21	162,280
Honda Turkiye AS	P3	1 587	155,953	125,560	30,393	30,393	1 274,84	156,624
Hyundai Motor Europe GmbH		325 603	120,858	126,725	- 5,867	- 5,867	1 300,33	134,244
Iveco S.p.A		49	213,548	180,265	33,283	33,283	2 471,90	216,694
Jaguar Cars Ltd	D	23 740	178,656	178,025	0,631	0,631	1 900,33	199,016
Kia Motors Europe GmbH		253 706	126,251	131,248	- 4,997	- 4,997	1 399,30	143,272
KTM-Sportmotorcycle AG	D	57	173,432	200,000	- 26,568	- 26,568	882,89	179,000
Automobili Lamborghini S.p.A		265	323,977	141,293	182,684	182,506	1 619,11	357,362

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Skorygowany średni poziom emisji CO ₂ (65 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO ₂ (100 %)
Land Rover	D	65 534	209,295	178,025	31,270	31,270	2 351,43	231,494
Lotus Cars Limited	D	825	189,108	280,000	- 90,892	- 90,892	1 159,21	196,596
The London Taxi Company		1 662	225,087	154,227	70,860	70,860	1 902,13	227,739
Magyar Suzuki Corporation Ltd.		87 204	130,004	121,130	8,874	8,843	1 177,91	136,665
Mahindra Europe S.r.l.		48	246,839	160,042	86,797	86,797	2 029,38	251,500
Maruti Suzuki India Ltd.		19 577	103,000	109,908	- 6,908	- 6,908	932,36	104,287
Maserati S.p.A.		1 626	353,473	159,119	194,354	194,354	2 009,18	362,557
Mazda Motor Corporation		170 007	133,729	128,523	5,206	4,831	1 339,67	149,458
Mercedes-AMG GmbH, Affalterbach	P2	1 503	308,000	144,857	163,143	163,138	1 697,10	308,000
MG Motor UK Limited	D	264	184,871	184,000	0,871	0,871	1 180,16	184,717
Micro-Vett SpA		4	0,000	133,507	- 133,507	- 133,507	1 448,75	0,000
Mitsubishi Motors Corporation (MMC)	P4	72 594	145,036	138,601	6,435	6,377	1 560,20	165,144
Mitsubishi Motor R&D Europe GmbH	P4	16 530	119,878	114,793	5,085	5,084	1 039,25	127,284
Morgan Motor Co. Ltd.	D	415	164,342	180,000	- 15,658	- 15,658	1 113,67	189,278
Nissan International SA		389 818	132,131	128,875	3,256	3,256	1 347,39	147,197
O.M.C.I. S.r.l.		46	156,862	120,759	36,103	36,103	1 169,78	167,848
Adam Opel AG		935 499	126,920	130,483	- 3,563	- 3,767	1 382,56	139,529
OSV - Opel Special Vehicles GmbH		67	135,512	140,208	- 4,696	- 4,696	1 595,36	136,836
Perodua Manufacturing Sdn Bhd		690	136,480	113,634	22,846	22,846	1 013,88	140,230
Pgo Ingenierie		29	185,000	115,657	69,343	69,343	1 058,14	189,828
DrIng.h.c.F. Porsche AG		34 512	220,872	152,089	68,783	68,783	1 855,34	238,859

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

Objaśnienia do tabeli 1:

Kolumna B

„D” oznacza odstępstwo dotyczące drobnego producenta przyznane zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji C(2011) 8334 wersja ostateczna;

„ND” oznacza odstępstwo dotyczące producenta niszowego przyznane zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji C(2011) 8336 wersja ostateczna;

„P” oznacza, że producent jest członkiem jednej z grup producentów (wymienionych w tabeli 2) utworzonych zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

Kolumna D

„Skorygowany średni indywidualny poziom emisji (65%)” oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂ obliczony zgodnie z art. 4 akapit drugi tiret pierwsze rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz sekcją 4 komunikatu Komisji COM(2010) 657 w oparciu o poprawki przekazane Komisji przez zainteresowanych producentów. W obliczeniach uwzględniono wszystkie pojazdy z prawidłowymi wartościami obejmującymi masę i emisje CO₂, w tym pojazdy, których producenci nie mogli zweryfikować.

Kolumna E

„Docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza docelowy poziom emisji obliczony na podstawie średniej masy wszystkich pojazdów przypisanych do danego producenta (począwszy od 2015 r. uwzględnia się 100 % pojazdów) z wykorzystaniem wzoru znajdującego się w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

Kolumna F

„Odległość do poziomu docelowego” oznacza różnicę pomiędzy wartościami podanymi w kolumnach D i E.

Kolumna G

„Skorygowana odległość do poziomu docelowego” oznacza odległość do poziomu docelowego wskazanego w kolumnie F skorygowaną z uwzględnieniem marginesu błędu. Błąd wynika z obecności pojazdów, których nie można zidentyfikować (w odniesieniu do tych pojazdów brakuje kodu identyfikacyjnego obejmującego typ, wariant i wersję); obliczono go na podstawie następującego wzoru:

$$\text{Błąd} = \text{wartość bezwzględna} [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = średni indywidualny poziom emisji CO₂ uwzględniający pojazdy, których nie można zidentyfikować (jak określono w kolumnie D);

TG1 = docelowy indywidualny poziom emisji uwzględniający pojazdy, których nie można zidentyfikować (jak określono w kolumnie E);

AC2 = średni poziom emisji CO₂ z wyłączeniem pojazdów, których nie można zidentyfikować;

TG2 = docelowy indywidualny poziom emisji z wyłączeniem pojazdów, których nie można zidentyfikować.

Tabela 2

Wykaz grup producentów oraz wartości potwierdzonych zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa grupy	Grupa	Liczba rejestracji	Skorygowany średni poziom emisji CO ₂ (65 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO ₂ (100 %)
FORD-WERKE GMBH	P1	1 077 470	121,143	126,231	- 5,088	- 5,182	1 162,42	127,80
DAIMLER AG	P2	647 570	137,834	137,340	0,494	- 0,016	1 167,88	140,91
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P3	174 637	128,612	128,750	- 0,138	- 0,365	1 344,64	146,87
MITSUBISHI MOTORS	P4	89 124	137,055	134,185	2,870	2,840	1 463,58	158,12