

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

z dnia 11 grudnia 2012 r.

potwierdzająca średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ oraz docelowe indywidualne poziomy emisji dla producentów samochodów osobowych w roku kalendarzowym 2011 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/770/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

akapit drugi powyższego rozporządzenia oraz uwzględnić wyłącznie 65 % pojazdów o najniższych emisjach w przypadku każdego z producentów.

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 od 2013 r. zobowiązana do nałożenia opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji w drodze indywidualnych decyzji skierowanych do odnośnych 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 2012 r. 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 i grupy producentów, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają orientacyjne docelowe poziomy emisji. 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 art. 4

- (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 poprzednim roku kalendarzowym. 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 2011 r. przed terminem upływającym zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 dnia 28 lutego 2012 r. Ze względu na późne dostarczenie danych przez trzy państwa członkowskie pełny zbiór danych był dostępny dla Komisji dopiero pod koniec maja.
- (5) W przypadkach, w których weryfikacja przez Komisję 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 nie było możliwe, wstępne dane z danego państwa członkowskiego nie były korygowane.
- (6) We wrześniu 2012 r. Niemcy poinformowały Komisję, że około 200 000 rejestracji na 2011 r. zostało pominiętych w zbiorze danych przedłożonych Komisji w lutym 2012 r. Ze względu na ścisły harmonogram potwierdzania danych Komisja nie miała wystarczającej ilości czasu, by umożliwić producentom weryfikację tych brakujących rejestracji. W rezultacie dane dotyczące tych rejestracji nie mogą zostać uwzględnione w ostatecznym zbiorze danych i nie mogą być brane pod uwagę przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji odnośnych producentów lub ich docelowych indywidualnych poziomów emisji.

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

- (7) Dnia 20 czerwca 2012 r. Komisja opublikowała, zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, wstępne dane i powiadomiła 84 producentów o wynikach wstępnych obliczeń średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ w 2011 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.
- (8) W przewidzianym trzymiesięcznym terminie powiadomienia o błędach złożyło trzydziestu ośmiu producentów. Dwóch producentów poinformowało Komisję, że w zbiorach danych występują błędy, ale nie przekazało Komisji poprawek zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010.
- (9) W przypadku 46 producentów, którzy nie powiadomili o żadnych błędach w zbiorach danych lub nie powiadomili zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010, wstępne dane i wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji należy zatwierdzić bez wprowadzania poprawek.
- (10) Komisja zweryfikowała poprawki zgłoszone przez producentów i odpowiednie uzasadnienia wyrażone kodami błędów określonymi w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010, a zbiory danych zostały odpowiednio dostosowane.
- (11) W przypadku zapisów, które zostały oznaczone przez producentów kodem błędu B, jak określono w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010, należy wziąć pod uwagę fakt, że producenci nie mogą odpowiednio zweryfikować lub skorygować tych zapisów, ze względu na brakujące lub niepoprawne parametry identyfikacji. W związku z tym należy uwzględnić pewien margines błędu w odniesieniu do wartości emisji CO₂ i masy w tych zapisach.
- (12) Margines błędu należy obliczyć jako różnicę pomiędzy odległościami do docelowego indywidualnego poziomu emisji wyrażoną jako średni poziom emisji odejty od docelowego indywidualnego poziomu emisji obliczonego z uwzględnieniem i z wykluczeniem rejestracji, których

producenci nie mogą zweryfikować. Margines błędu zawsze powinien poprawiać odległość do docelowego poziomu emisji producenta, niezależnie od tego, czy powyższa różnica jest wartością dodatnią, czy ujemną.

- (13) Należy w związku z tym potwierdzić średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2011 r., docelowe indywidualne poziomy emisji oraz różnicę między 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 2011:

- docelowy indywidualny poziom emisji;
- średni indywidualny poziom emisji CO₂, w odpowiednich przypadkach skorygowany o odpowiedni margines błędu;
- różnica pomiędzy wartościami, o których mowa w lit. a) oraz b);
- średni indywidualny poziom emisji CO₂ w przypadku wszystkich nowych samochodów osobowych w Unii;
- 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 11 grudnia 2012 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		572	177,439	147,733	29,706	29,706	1 760,03	203,024
Aston Martin Lagonda Ltd	D	1 306	293,478	320,000	– 26,522	– 26,522	1 778,25	320,737
Audi AG	P8	617 058	126,995	139,414	– 12,419	– 13,108	1 578,00	144,669
Audi Hungaria Motor KFT	P8	14 853	136,758	133,273	3,485	3,344	1 443,62	148,573
Automobiles Citroën		741 890	112,738	127,624	– 14,886	– 14,886	1 320,01	125,666
Automobiles Dangel		45	145,103	137,974	7,129	7,129	1 546,49	148,267
Automobiles Peugeot		871 307	115,971	129,369	– 13,398	– 13,398	1 358,19	128,318
Avtovaz JSC		2 877	206,591	125,487	81,104	81,104	1 273,25	214,379
Bayerische Motoren Werke AG		723 001	129,243	139,011	– 9,768	– 9,768	1 569,17	144,289
Bentley Motors Ltd	P8	1 281	385,470	181,852	203,618	203,618	2 506,62	389,560
BMW M GmbH		32 688	128,168	141,763	– 13,595	– 13,595	1 629,39	153,267
Caterham Cars Limited	D	146	164,936	210,000	– 45,064	– 45,064	707,19	182,973
Chongqing Lifan Passenger Vehicle CO Ltd		41	174	123,282	50,718	50,718	1 225,00	174,000
Chevrolet Italia		11 747	110,522	117,194	– 6,672	– 6,672	1 091,78	113,295
Chrysler Group LLC		40 418	172,738	158,926	13,812	13,812	2 004,95	192,096
CNG Technik	P1	126	114,000	118,073	– 4,073	– 4,073	1 111,01	114,000
Automobile Dacia SA		235 036	132,368	126,693	5,675	5,674	1 299,64	142,774
Daihatsu Motor Co. Ltd	P7	9 603	128,506	118,136	10,370	10,370	1 112,40	145,796

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 %)
Daimler AG Stuttgart	P2	626 079	132,125	139,031	– 6,906	– 6,985	1 569,61	152,765
Dr Motor Company SRL		2 783	121,075	118,756	2,319	2,319	1 125,95	134,736
Ferrari	D	2 318	299,849	303,000	– 3,151	– 3,151	1 721,13	321,016
Ford Motor Company	P1	651	117,104	120,917	– 3,813	– 3,858	1 173,24	123,097
Fiat Group Automobiles SpA		836 642	109,885	119,406	– 9,521	– 9,593	1 140,19	118,279
Ford-Werke GmbH	P1	1 004 863	119,012	127,825	– 8,813	– 8,895	1 324,41	131,951
Fuji Heavy Industries Ltd	ND	26 702	158,145	164,616	– 6,471	– 6,471	1 582,48	170,332
General Motors Company		958	224,111	153,828	70,283	70,283	1 893,39	293,342
GM Korea Company		156 775	125,945	127,643	– 1,698	– 1,698	1 320,43	142,195
GM Italia SRL		1 497	113,238	121,524	– 8,286	– 8,286	1 186,53	117,716
Great Wall Motor Company Limited	D	1 734	219,029	195,000	24,029	24,029	1 894,19	220,578
Honda Automobile China CO	P3	20 699	123,950	119,659	4,291	4,279	1 145,71	125,329
Honda Automobile Thailand CO	P3	203	146,221	120,814	25,407	25,407	1 171,00	150,567
Honda Motor CO	P3	80 194	123,371	130,019	– 6,648	– 6,970	1 372,42	142,092
Honda of the UK Manufacturing	P3	37 627	146,211	133,571	12,640	12,409	1 450,15	161,127
Honda Türkiye AS	P3	1 051	151,798	125,595	26,203	26,203	1 275,60	155,955
Hyundai Motor Company		363 165	118,966	126,578	– 7,612	– 7,612	1 297,12	132,139
Iveco SpA		51	213,636	179,988	33,648	33,648	2 465,84	220,510
Jaguar Cars Ltd	ND P6	21 980	169,666	178,025	– 8,359	– 8,359	1 899,75	189,103
KIA Motors Corporation		279 401	122,048	129,147	– 7,099	– 7,099	1 353,33	136,944

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 %)
KTM-Sportmotorcycle AG	D	31	181,7	200,000	– 18,300	– 18,300	875,00	184,161
Automobili Lamborghini SpA	P8	270	322,109	141,622	180,487	179,992	1 626,30	341,804
Land Rover	ND P6	68 080	188,659	178,025	10,634	10,634	2 291,53	210,911
Lotus Cars Limited	D	522	179,209	280,000	– 100,791	– 100,791	1 280,82	198,571
Magyar Suzuki Corporation Ltd	P5	96 175	118,469	120,435	– 1,966	– 1,966	1 162,71	127,816
Mahindra & Mahindra Ltd	D	12	236	205,000	31,000	31,000	2 012,50	238,000
Maruti Suzuki India Ltd	P5	22 813	102,997	109,967	– 6,970	– 6,970	933,65	104,430
Maserati SpA		1 330	351,103	158,453	192,650	192,650	1 994,61	360,656
Mazda Motor Corporation		125 367	131,622	130,645	0,977	0,724	1 386,11	146,625
McLaren Automotive Ltd	D	76	279,000	285,000	– 6,000	– 6,000	1 514,20	282,342
Mercedes-AMG GmbH, Affalterbach	P2	1 507	307,578	145,071	162,507	162,494	1 701,79	307,768
MG Motor UK Limited	D	426	183,156	184,000	– 0,844	– 0,844	1 513,43	183,667
MIA Electric SAS		249	0	108,388	– 108,388	– 108,388	899,09	0,000
Micro-Vett SpA		4	0	129,772	– 129,772	– 129,772	1 367,00	0,000
Mitsubishi Motors Corporation (MMC)	P4	78 039	128,395	139,904	– 11,509	– 12,224	1 588,71	153,864
Mitsubishi Motor Europe BV (MME)	P4	19 270	117,472	115,081	2,391	2,387	1 045,55	120,139
Morgan Motor Co. Ltd	D	452	155,382	180,000	– 24,618	– 24,618	1 113,11	176,626
Nissan International SA		443 400	127,348	130,153	– 2,805	– 2,805	1 375,34	142,469
O.M.C.I. SRL		51	156,061	119,537	36,524	36,524	1 143,04	169,431

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 %)
Adam Opel AG		952 117	122,860	132,649	– 9,789	– 9,790	1 429,97	134,205
OSV – Opel Special Vehicles GmbH		2	133	136,581	– 3,581	– 3,581	1 516,00	135,500
Perodua Manufacturing Sdn Bhd		526	136,941	114,004	22,937	22,937	1 021,98	141,848
PGO Automobiles		66	184,738	113,598	71,140	71,140	1 013,09	188,015
DrIng.h.c.F. Porsche AG	P8	37 201	202,993	152,904	50,089	50,089	1 873,19	221,560
Potenza Sports Cars		22	178	99,975	78,025	78,025	715,00	178,000
Perusahaan Otomobil Nasional Sdn Bhd	D	442	144,78	185,000	– 40,220	– 40,220	1 394,86	154,495
Quattro GmbH	P8	3 307	232,028	149,311	82,717	81,792	1 794,57	258,705
Renault		1 004 850	114,816	126,391	– 11,575	– 11,580	1 293,02	128,566
Rolls-Royce Motors Cars Ltd		409	316,238	182,073	134,165	134,165	2 511,46	334,760
Saab Automobile AB		12 570	134,632	144,930	– 10,298	– 10,298	1 698,70	155,341
Santana Motor SA		22	217,929	149,065	68,864	68,864	1 789,18	245,591
Seat	P8	293 241	114,132	126,196	– 12,064	– 12,110	1 288,76	124,878
Secma		43	131,000	97,370	33,630	33,630	658,00	137,140
Shanghai Maple Automobile Co Ltd		15	212	154,130	57,870	57,870	1 900,00	216,200
Shijiazhuang Shuanghuan Automobile Company		51	269,242	153,977	115,265	115,265	1 896,67	269,510
Skoda Auto AS	P8	448 804	122,323	127,444	– 5,121	– 5,453	1 316,07	134,649
Sovab		9	211,8	163,955	47,845	47,845	2 115,00	215,000
Ssangyong Motor Company	D	6 258	165,95	180,000	– 14,050	– 14,050	1 820,03	184,144
Suzuki Motor Corporation	P5	58 442	129,792	124,059	5,733	5,733	1 241,99	148,166
Tata Motors Limited	ND P6	2 075	132,499	178,025	– 45,526	– 45,526	1 323,63	145,692

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 %)
Tesla Motors Ltd		76	0	128,354	– 128,354	– 128,354	1 335,99	0,000
Think		224	0	119,830	– 119,830	– 119,830	1 149,47	0,000
Toyota Motor Europe NV SA	P7	522 865	109,293	128,141	– 18,848	– 18,905	1 331,32	126,194
Volkswagen AG	P8	1 574 053	121,739	131,971	– 10,232	– 10,399	1 415,14	134,918
Volvo Car Corporation		225 326	132,245	145,021	– 12,776	– 12,776	1 700,69	151,452
Wiesmann GmbH	D	5	270,333	274,000	– 3,667	– 3,667	1 434,60	277,000

Tabela 2

Wartości odnoszące się do wyników grup producentów potwierdzone 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	1 005 640	119,007	127,82	– 8,813	– 8,893	1 324,29	131,943
Daimler AG	P2	627 586	132,189	139,045	– 6,856	– 6,933	1 569,93	153,137
Honda Motor Europe Ltd	P3	139 774	127,001	129,394	– 2,393	– 2,703	1 358,75	144,850
Mitsubishi Motors	P4	97 309	123,768	134,988	– 11,220	– 11,651	1 481,15	147,185
Suzuki	P5	177 430	116,184	120,283	– 4,099	– 4,099	1 159,37	131,512
Tata Motors Ltd, Jaguar Cars Ltd, Land Rover	P6	92 135	177,629	178,025	– 0,396	– 0,396	2 176,27	204,240
Toyota-Daihatsu Group	P7	532 468	109,496	127,96	– 18,464	– 18,506	1 327,37	126,547
VW Group PC	P8	2 990 068	121,99	132,57	– 10,580	– 10,707	1 428,23	137,316

Objaśnienia do tabel 1 i 2

Kolumna A:

W tabeli 1 „Nazwa producenta” oznacza nazwę producenta zgłoszoną Komisji przez zainteresowanego producenta lub, w przypadku braku takiego zgłoszenia, nazwę zarejestrowaną przez organ rejestrujący państwa członkowskiego.

W tabeli 2 „Nazwa grupy” oznacza nazwę grupy zadeklarowaną przez zarządzającego grupą.

Kolumna B:

„D” oznacza odstępstwo dotyczące drobnego producenta przyznane zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ze skutkiem od 2012 r.;

„ND” oznacza odstępstwo dotyczące producenta niszowego przyznane zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ze skutkiem od 2012 r.;

„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 C:

„Liczba rejestracji” oznacza całkowitą liczbę nowych samochodów zarejestrowanych przez państwa członkowskie w ciągu roku kalendarzowego, nie licząc tych rejestracji, które odnoszą się do zapisów, w przypadku których brakuje zarówno wartości masy, jak i CO₂, a także zapisów, których producent nie uznaje (oznaczone w powiadomieniu o błędach kodem błędu C, jak określono w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010). Liczba rejestracji przekazanych przez państwa członkowskie nie może zostać zmieniona z żadnego innego powodu.

Kolumna D:

„Skorygowany średni indywidualny poziom emisji CO₂ (65 %)” oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂, który został obliczony na podstawie 65 % pojazdów o najniższych emisjach we flocie danego producenta zgodnie z art. 4 akapit drugi tiret pierwsze rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz sekcją 4 komunikatu Komisji COM(2010) 657 final. W stosownych przypadkach średni indywidualny poziom emisji skorygowano z uwzględnieniem poprawek zgłoszonych Komisji przez zainteresowanego producenta. Zapisy wykorzystywane do obliczeń obejmują zapisy zawierające prawidłowe wartości w odniesieniu do masy oraz emisji CO₂.

Kolumna E:

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

Kolumna F:

„Odległość do poziomu docelowego” oznacza różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji podanym w kolumnie D a docelowym indywidualnym poziomem emisji w kolumnie E. Tam, gdzie wartość w kolumnie F poprzedzona jest znakiem „-”, oznacza to, że średni poziom emisji jest niższy niż poziom docelowy.

Kolumna G:

„Skorygowana odległość do poziomu docelowego” oznacza, że w przypadku gdy wartości w tej kolumnie są różne od wartości w kolumnie F, wartości w tej kolumnie skorygowano z uwzględnieniem marginesu błędu. Margines błędu stosuje się do tych zapisów, które zostały włączone do obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji i poziomu docelowego, ale producent nie może zweryfikować, czy wartości te są prawidłowe z powodu braku odpowiednich identyfikatorów. Margines błędu ma zastosowanie wyłącznie, jeżeli producent powiadomił Komisję o błędach w zapisach kodem błędu B, jak określono w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010. Margines błędu jest obliczany zgodnie z następującym wzorem:

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

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 indywidualny poziom emisji CO₂ z wyłączeniem pojazdów, których nie można zidentyfikować;

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

Kolumna I:

„Średni poziom emisji CO₂ (100 %)” oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂, który został obliczony na podstawie 100 % pojazdów przypisanych do producenta. W stosownych przypadkach średni indywidualny poziom emisji skorygowano w celu uwzględnienia poprawek zgłoszonych Komisji przez zainteresowanego producenta. Zapisy wykorzystywane do obliczeń obejmują zapisy zawierające prawidłowe wartości w odniesieniu do masy oraz emisji CO₂.