

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 397/2013****z dnia 30 kwietnia 2013 r.****zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do monitorowania emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

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 CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 8 ust. 9 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Z doświadczeń z monitorowaniem emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych w 2010 i 2011 r. wynika, że dokładne obliczenie średnich indywidualnych poziomów emisji i docelowych indywidualnych poziomów emisji jest możliwe jedynie na podstawie szczegółowych danych, o których mowa w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009. Należy zatem odpowiednio dostosować dane w formie zagregowanej określone w pierwszej tabeli w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009, by zawierały jedynie te dane, które są absolutnie niezbędne do wykonania tego rozporządzenia.
- (2) Aby poprawić jakość i dokładność monitorowania emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych, konieczne jest jednak dokładniejsze określenie niektórych wymaganych parametrów danych i dodanie innych parametrów, które były dotychczas monitorowane na zasadzie dobrowolności.
- (3) Włączenie numeru homologacji typu jako jednego z parametrów danych, które należy objąć monitorowaniem i sprawozdawczością, może poprawić środki, jakimi dysponują producenci w celu sprawdzenia swoich wstępnych obliczeń średniego indywidualnego poziomu emisji i indywidualnego docelowego poziomu emisji oraz, w konsekwencji, zapewnić większą dokładność ostatecznego zbioru danych.
- (4) Samochody osobowe objęte krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach zgodnie z art. 23 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 (dyrektywa ramowa)<sup>(2)</sup> lub samochody objęte dopuszczeniem indywidualnym zgodnie z art. 24 tej dyrektywy nie są brane pod uwagę przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji producenta. Ważne jest jednak monitorowanie liczby tych pojazdów w sposób spójny, aby ocenić ewentualny wpływ na proces monitorowania oraz osiągnięcie średniego docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> w Unii. Łączna liczba tych rejestracji powinna zatem być podawana w ujęciu rocznym.

- (5) Należy również dopilnować, aby monitorowanie emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych zostało dostosowane do monitorowania emisji CO<sub>2</sub> z nowych lekkich samochodów dostawczych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>(3)</sup>, poprzez dodanie, oprócz numeru homologacji typu, również pojemności silnika i zużycia energii elektrycznej jako parametrów, których monitorowanie jest obowiązkowe. Ponadto, w przypadku gdy świadectwo zgodności nie jest wykorzystywane jako główne źródło danych, a dane są pobierane między innymi z dokumentów homologacji typu, należy wyjaśnić, iż dane w tych przypadkach powinny być spójne z danymi zawartymi w świadectwach zgodności.
- (6) W celu zapewnienia uwzględnienia tych zmian przy monitorowaniu danych w 2013 r. należy zapewnić wejście w życie nie później niż siódmego dnia po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 443/2009.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 zastępuje się tekstem załącznika do niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

*Artykuł 2*

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 30 kwietnia 2013 r.

*W imieniu Komisji*  
José Manuel BARROSO  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

Załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK II

**MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI****CZĘŚĆ A – Gromadzenie danych dotyczących nowych samochodów osobowych oraz określanie informacji związanych z monitorowaniem poziomu CO<sub>2</sub>**

1. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego na ich terytorium:
  - a) producent;
  - b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
  - c) typ, wariant i wersja;
  - d) marka i nazwa handlowa;
  - e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
  - f) całkowita liczba nowych rejestracji;
  - g) masa;
  - h) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>;
  - i) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół oś kierowana i rozstaw kół druga oś;
  - j) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
  - k) pojemność silnika;
  - l) zużycie energii elektrycznej;
  - m) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w związku z daną technologią innowacyjną.
2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1, pochodzą z certyfikatu zgodności danego samochodu osobowego lub są spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta danego samochodu osobowego. Jeżeli nie stosuje się certyfikatu zgodności, państwa członkowskie powinny wprowadzić niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania. Jeśli dla masy lub powierzchni postojowej, o której mowa w pkt 1 lit. i) w odniesieniu do samochodów osobowych, określona jest zarówno wartość minimalna, jak i wartość maksymalna, państwa członkowskie stosują dla celów niniejszego rozporządzenia tylko wartość maksymalną. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.
3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:
  - a) źródła wykorzystane do zebrania szczegółowych danych, o których mowa w pkt 1;
  - b) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE;
  - c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;
  - d) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach;
  - e) odsetek wszystkich stacji paliw na ich terytorium, w których dostępne jest paliwo E85.

**CZĘŚĆ B – Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z nowych samochodów osobowych**

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

**1. Liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych**

Państwa członkowskie określają liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium w 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.

## 2. Rozkład w podziale na wersje nowych samochodów osobowych

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

3. Stacje paliwowe na ich terytorium, w których dostępne jest paliwo E85, oznacza się zgodnie z art. 6 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010 <sup>(1)</sup>.**CZĘŚĆ C – Format przekazywania danych**

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

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

|   |  |
|---|--|
| Państwo członkowskie <sup>(1)</sup>   |  |
| Rok   |  |
| Źródło danych   |  |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE   |  |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym  |  |
| Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach                                    |  |
| Odsetek wszystkich stacji paliw, w których dostępne jest paliwo E85, zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010   |  |
| Całkowita liczba stacji paliw, w których dostępne jest paliwo E85, jeśli udział tych stacji przekracza 30 % wszystkich stacji paliw, zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010 |  |

<sup>(1)</sup> Dwuliterowe kody ISO 3166 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to odpowiednio »EL« i »UK«.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15.

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

<sup>(1)</sup> Zgodnie z art. 6,<sup>(2)</sup> Zgodnie z art. 12.\*