

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/631**z dnia 17 kwietnia 2019 r.****określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011****(wersja przekształcona)****(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,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽³⁾ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽⁴⁾ zostały kilkakrotnie znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian, należy przekształcić te rozporządzenia dla zachowania przejrzystości.
- (2) W celu zapewnienia spójnego i skutecznego procesu przejścia w następstwie przekształcenia i uchylecia rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011, niniejsze rozporządzenie powinno być stosowane od dnia 1 stycznia 2020 r. Określone w tych rozporządzeniach normy emisji CO₂ oraz warunki ich osiągnięcia należy jednak utrzymać bez zmian do 2024 r.
- (3) Porozumienie paryskie ⁽⁵⁾ określa między innymi cel długoterminowy zgodny z celem utrzymania światowego średniego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz utrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Najnowsze ustalenia naukowe przedstawione przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) w jego sprawozdaniu specjalnym dotyczącym skutków globalnego ocieplenia o 1,5 °C powyżej poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz związanych z nimi globalnych szlaków emisji gazów cieplarnianych jednoznacznie potwierdzają negatywne skutki zmiany klimatu. W sprawozdaniu specjalnym stwierdza się, że redukcja emisji we wszystkich sektorach ma kluczowe znaczenie dla ograniczenia globalnego ocieplenia.
- (4) Aby przyczynić się do realizacji celów porozumienia paryskiego, należy przyspieszyć przemianę całego sektora transportu w kierunku zerowych emisji, mając na uwadze komunikat Komisji z dnia 28 listopada 2018 r. zatytułowany „Czysta planeta dla wszystkich – Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki”, w którym przedstawiono wizję wymaganych przemian gospodarczych i społecznych obejmujących wszystkie sektory gospodarki i społeczeństwa, aby doprowadzić do przejścia na zerowe emisje gazów cieplarnianych netto do 2050 r. Pochodzące z transportu emisje zanieczyszczeń powietrza, które znacząco szkodzą zdrowiu i środowisku, również muszą zostać niezwłocznie drastycznie zmniejszone. Emisje z pojazdów z konwencjonalnymi silnikami spalinowymi będą musiały ulec dalszemu zmniejszeniu po 2020 r. Do 2030 r. pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne będą musiały zostać wprowadzone i zyskać znaczący udział w rynku. Po roku 2030 konieczne będzie dalsze zmniejszenie emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52.⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 27 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 15 kwietnia 2019 r.⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).⁽⁴⁾ 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 CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).⁽⁵⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

- (5) W komunikacie z dnia 31 maja 2017 r. zatytułowanym „Europa w ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” oraz w komunikacie z dnia 8 listopada 2017 r. zatytułowanym „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników” Komisja podkreśla, że normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych stanowią silny czynnik innowacji i efektywności oraz przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego oraz utworzą drogę dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w sposób neutralny pod względem technologicznym.
- (6) Niniejsze rozporządzenie wytycza jasną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r., popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiej z dni 23–24 października 2014 r. oraz zatwierdzonego jako zaplanowany, ustalony na poziomie krajowym wkład Unii i jej państw członkowskich na mocy porozumienia paryskiego podczas posiedzenia Rady ds. Środowiska w dniu 6 marca 2015 r.
- (7) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842⁽⁶⁾ nakłada na państwa członkowskie obowiązek realizacji celu Unii, jakim jest zmniejszenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomów z 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji Unii Europejskiej, ustanowionym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE⁽⁷⁾. Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów. Ponadto emisje z sektora transportu drogowego wykazują tendencję wzrostową i utrzymują się znacząco powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosły, taki wzrost nadal będzie niwelować redukcje emisji osiągnięte przez inne sektory w ramach walki ze zmianą klimatu.
- (8) W konkluzjach Rady Europejskiej z dni 23–24 października 2014 r. podkreślono znaczenie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i zagrożeń związanych z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu w ramach kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia do wspierania redukcji emisji i efektywności energetycznej w transporcie, do promowania elektrycznego transportu i odnawialnych źródeł energii w transporcie również po 2020 r.
- (9) W celu umożliwienia konsumentom w Unii dostępu do bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej energii po przystępnych cenach, efektywność energetyczna przyczyniająca się do ograniczenia popytu na energię jest jednym z pięciu wzajemnie uzupełniających się i blisko powiązanych wymiarów określonych w komunikacie Komisji z dnia 25 lutego 2015 r. zatytułowanym „Strategia ramowa na rzecz stabilnej unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu”. W komunikacie tym stwierdzono, że wszystkie sektory gospodarki muszą podjąć kroki w celu podniesienia efektywności zużycia energii, ale transport ma ogromny potencjał w zakresie efektywności energetycznej, który można osiągnąć także kładąc stały nacisk na zaostrożenie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w perspektywie do roku 2030.
- (10) W ocenie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 w 2015 r. stwierdzono, że rozporządzenia te są istotne, zasadniczo spójne i spowodowały znaczące ograniczenia emisji, a jednocześnie są bardziej efektywne kosztowo, niż początkowo przewidywano. Przyniosły one również Unii znaczącą wartość dodaną, której nie można by osiągnąć w tym samym stopniu przy zastosowaniu środków krajowych. Jednakże korzyści płynące z tych rozporządzeń zostały mocno osłabione za sprawą rosnącej rozbieżności między emisjami CO₂ mierzonymi w ramach nowej światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (zwanej dalej „NEDC”) a emisjami CO₂ z pojazdów mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy.
- (11) Należy zatem dążyć do realizacji celów rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 poprzez ustanowienie nowych docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na okres do roku 2030. Przy określaniu tych docelowych poziomów wzięto pod uwagę ich skuteczność w zapewnieniu efektywnego kosztowo wkładu w zmniejszanie emisji w sektorach objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/842 do 2030 r., wynikające z nich koszty i oszczędności dla społeczeństwa, producentów i użytkowników pojazdów, jak również ich bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie, konkurencyjność i innowacje oraz dodatkowe korzyści związane ze zmniejszonym zanieczyszczeniem powietrza oraz bezpieczeństwem energetycznym. Biorąc pod uwagę fakt, że udział samochodów osobowych w rynku, a co za tym idzie ogólny udział tych samochodów w emisjach CO₂, jest znacząco wyższy niż udział lekkich pojazdów użytkowych, za właściwe uznaje się podejście rozróżniające pojazdy osobowe oraz lekkie pojazdy użytkowe.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych osiąganych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań w dziedzinie klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE. (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

- (12) Należy zapewnić społecznie akceptowalne i sprawiedliwe przejście na mobilność bezemisyjną. Ważne jest zatem uwzględnienie społecznych skutków takiego przechodzenia w całym łańcuchu wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz proaktywne zajęcie się kwestią ich wpływu na zatrudnienie. Należy zatem rozważyć wprowadzenie na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym ukierunkowanych programów w zakresie przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i przenoszenia pracowników, a także inicjatyw związanych z kształceniem i poszukiwaniem pracy w dotkniętych negatywnymi skutkami społecznościami i regionach, w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi i właściwymi organami. W ramach tego przejścia należy zwiększyć zatrudnienie kobiet oraz równość szans w tym sektorze.
- (13) Udana mobilność bezemisyjną wymaga zintegrowanego podejścia i właściwego środowiska, aby pobudzić innowacje oraz utrzymać wiodącą pozycję Unii w dziedzinie technologii w tym sektorze. Obejmuje to publiczne i prywatne inwestycje w badania naukowe i innowacje, coraz większą podaż pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa, integrację z systemami energetycznymi, jak również zrównoważone dostawy materiałów i zrównoważoną produkcję, ponowne wykorzystanie oraz recykling baterii w Europie. Wymaga to spójnych działań na poziomach unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.
- (14) W ramach wykonywania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007⁽⁸⁾ w 2017 r. rozpoczęto stosowanie nowej procedury badań w zakresie pomiaru emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych oraz zużycia przez nie paliwa – światowa zharmonizowana procedura badań pojazdów lekkich (zwana dalej „WLTP”), określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151⁽⁹⁾. Ta procedura badań przewiduje wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa, które są bardziej reprezentatywne dla rzeczywistych warunków jazdy.

Nowe cele w zakresie emisji CO₂ powinny być zatem oparte na emisjach CO₂ ustalonych na podstawie tej procedury badań. Mając jednak na uwadze, że emisje CO₂ ustalone na podstawie WLTP będą dostępne do celów osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami od 2021 r., nowe normy emisji CO₂ należy określić jako poziomy redukcji określane w stosunku do docelowych poziomów w 2021 r. obliczanych na podstawie emisji CO₂ mierzonych na potrzeby badań emisji w ramach WLTP. Aby zapewnić solidność i reprezentatywność wartości wykorzystywanych jako punkt wyjścia do określenia docelowych poziomów redukcji emisji, jakie mają zostać zastosowane w latach 2025 i 2030, warunki przeprowadzania tych pomiarów zostały wyjaśnione w ramach wykonywania rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2017/1152⁽¹⁰⁾ i (UE) 2017/1153⁽¹¹⁾.

- (15) Ważne jest, aby ustalenie wymogów w zakresie redukcji emisji CO₂ nadal zapewniało producentom pojazdów przewidywalność w całej Unii oraz pewność planowania działalności w odniesieniu do ich parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w Unii.
- (16) W przeprowadzonej w 2016 r. ocenie dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹²⁾ Komisja stwierdziła potrzebę dalszego doprecyzowania i uproszczenia tego aktu ustawodawczego, co mogłoby zwiększyć jego znaczenie, skuteczność, efektywność i spójność. W związku z tym Komisja powinna dokonać przeglądu tej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. i w stosownym przypadku przedstawić odpowiedni wniosek ustawodawczy. Aby wspierać wykorzystanie najbardziej paliwooszczędnych i przyjaznych dla środowiska pojazdów, przegląd ten powinien w szczególności uwzględniać włączenie lekkich pojazdów użytkowych oraz potrzebę wprowadzenia lepiej zaprojektowanych i lepiej zharmonizowanych wymogów Unii w zakresie oznakowania, które mogłyby zapewnić konsumentom porównywalne, wiarygodne i przyjazne dla użytkownika informacje na temat korzyści związanych z pojazdami bezemisyjnymi i niskoemisyjnymi, w tym informacje dotyczące zanieczyszczeń powietrza.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 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 (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające 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, zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

⁽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 CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi (Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16).

- (17) Należy zatem ustanowić poziomy redukcji emisji na lata 2025 i 2030 dla unijnych parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora transportu drogowego do osiągnięcia celów na 2030 r. w zakresie klimatu i energii. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu motoryzacyjnego, aby nie opóźniać wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.
- (18) Normy emisji CO₂ określone w niniejszym rozporządzeniu mają zastosowanie do nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych. W odniesieniu do istniejącego parku takich pojazdów, w tym samochodów używanych, można również podjąć dodatkowe środki mające na celu zmniejszenie emisji, między innymi, na poziomach krajowym i unijnym. Przykładowo mogą zostać podjęte środki zachęcające do szybszego odnawiania parku pojazdów, aby jak najszybciej zastąpić starsze pojazdy o wyższych emisjach pojazdami o lepszych parametrach w tym zakresie. Dostęp do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych po przystępniejszych cenach mógłby zachęcić konsumentów do zmiany zachowań oraz wpłynąć na szybsze upowszechnianie się technologii niskoemisyjnych.
- (19) Chociaż Unia jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych i ma wiodącą pozycję w dziedzinie technologii w światowym sektorze motoryzacyjnym, konkurencja wzrasta, a sektor ten szybko zmienia dzięki nowym innowacjom w dziedzinie elektrycznych mechanizmów napędowych oraz mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych. Aby zachować konkurencyjność w skali globalnej oraz dostęp do rynków, Unia potrzebuje ram regulacyjnych obejmujących szczególną zachętę w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, która przyczyni się do stworzenia dużego rynku wewnętrznego oraz wspierze rozwój technologiczny i innowacje.
- (20) W celu ułatwienia sprawnego przechodzenia na mobilność bezemisyjną, należy wprowadzić specjalny mechanizm zachęt. Mechanizm ten powinien być zaprojektowany tak, aby wspierać wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Należy również wprowadzić szczególnie środki przejściowe umożliwiające dostęp do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych konsumentom z państw członkowskich o niskim poziomie penetracji rynku przez takie pojazdy.
- (21) Ustalenie odpowiednich wskaźników udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w unijnym parku pojazdów, w połączeniu z dobrze zaprojektowanym mechanizmem dostosowania docelowego indywidualnego poziomu emisji dla producenta w oparciu o udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta, powinno zapewnić mocny i wiarygodny sygnał do rozwoju, wprowadzania takich pojazdów oraz obrotu nimi, umożliwiając jednocześnie dalszą poprawę efektywności konwencjonalnych silników spalinowych.
- (22) Przy określaniu premii za pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne należy uwzględnić różnicę pomiędzy pojazdami w zakresie emisji CO₂. W odniesieniu do samochodów osobowych, należy uznać znaczenie pojazdów niskoemisyjnych, w szczególności pojazdów hybrydowych typu plug-in, dla przechodzenia na mobilność bezemisyjną. Mechanizm dostosowania powinien zapewniać, aby producent przekraczający wskaźnik korzystał z wyższego docelowego indywidualnego poziomu emisji. W celu zapewnienia zrównoważonego podejścia należy ograniczyć poziom możliwego dostosowania w ramach tego mechanizmu. Zapewni to zachęty, promując szybki rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa oraz znaczne korzyści dla konsumentów, konkurencyjności i środowiska.
- (23) Ramy prawne służące wprowadzaniu w życie docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów powinny zapewnić docelowe poziomy redukcji emisji, które są konkurencyjnie neutralne oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, uwzględniają różnorodność europejskich producentów samochodów i unikają powodowania jakichkolwiek nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi.
- (24) W celu zachowania różnorodności rynku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych oraz jego zdolności do sprostania różnym potrzebom konsumentów docelowe indywidualne poziomy emisji powinny zostać określone liniowo w zależności od użyteczności pojazdów. Utrzymanie masy jako parametru użyteczności jest uważane za spójne z istniejącym systemem. W celu lepszego odzwierciedlenia masy pojazdów użytkowanych na drogach parametr ten należy zmienić, ze skutkiem od 2025 r., z masy w stanie gotowym do jazdy na masę próbną pojazdu, jak określono w WLTP.
- (25) Należy unikać zmian w docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów ze względu na zmiany średniej masy parku pojazdów. Zmiany średniej masy należy zatem niezwłocznie uwzględnić w obliczeniach docelowych indywidualnych poziomów emisji, a dostosowania wartości średniej masy, która jest w tym celu wykorzystywana, powinny się odbywać co dwa lata, począwszy od 2025 r.
- (26) W celu podzielenia wysiłku w zakresie redukcji emisji w sposób konkurencyjnie neutralny i sprawiedliwy, który odzwierciedla różnorodność rynku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, oraz mając na uwadze zmianę na docelowe indywidualne poziomy emisji oparte na WLTP w 2021 r., należy określić nachylenie wartości granicznych na podstawie indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych pojazdów zarejestrowanych w tym roku, oraz uwzględnić zmiany docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów

między 2021, 2025 i 2030 r. w celu zapewnienia równego wysiłku wszystkich producentów w zakresie redukcji emisji. W odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych, takie samo podejście jak w odniesieniu do producentów samochodów osobowych należy stosować do producentów lżejszych vanów opartych na samochodach osobowych, a dla producentów pojazdów należących do segmentów cięższych należy ustalić wyższe i stałe nachylenie dla całego okresu obowiązywania poziomów docelowych.

- (27) Cele niniejszego rozporządzenia mają być realizowane, między innymi, poprzez tworzenie zachęt dla przemysłu motoryzacyjnego do inwestowania w nowe technologie. Niniejsze rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i przewiduje mechanizm, który powinien umożliwić uwzględnienie rozwoju technologii w przyszłości. Doświadczenia wskazują, że innowacje ekologiczne z powodzeniem przyczyniły się do efektywności kosztowej rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 oraz do zmniejszenia rzeczywistych wielkości emisji CO₂. Metoda ta powinna zatem zostać zachowana, a zakres jej stosowania powinien zostać rozszerzony, aby zachęcać do poprawy efektywności układów klimatyzacji.
- (28) Należy jednak zapewnić równowagę między zachętami dla innowacji ekologicznych i technologiami, w odniesieniu do których podczas oficjalnej procedury badań wykazano skuteczność w zakresie redukcji emisji. W związku z tym należy utrzymać pułap ograniczenia emisji uzyskanego dzięki zastosowaniu innowacji ekologicznych, które producent może wziąć pod uwagę w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami. Komisja powinna mieć możliwość dokonywania przeglądu tego pułapu, w szczególności aby uwzględnić skutki zmiany oficjalnej procedury badań. Należy również wyjaśnić, w jaki sposób powinno się obliczać ograniczenia emisji do celów kontroli zgodności z docelowymi poziomami.
- (29) Lekkie podzespoły o charakterze zrównoważonym mają istotne znaczenie dla redukcji zużycia energii i emisji CO₂ przez nowe pojazdy. Ich dalszy rozwój i wprowadzanie powinny wspierać przechodzenie na mobilność bezemisyjną i niskoemisyjną.
- (30) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE⁽¹³⁾ ustanowiła zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne oraz ogólne wymogi techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych zakresem jej stosowania. Organem odpowiedzialnym za zgodność z niniejszym rozporządzeniem powinien być ten sam organ, który odpowiada za wszelkie kwestie związane z procesem homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji.
- (31) Do celów homologacji typu, w odniesieniu do pojazdów specjalnych określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE stosuje się szczególne wymogi i powinny one zatem zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (32) W przypadkach gdy bezemisyjne lekkie pojazdy użytkowe o masie odniesienia powyżej 2 610 kg lub 2 840 kg, w zależności od przypadku, miałyby zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia jedynie z uwagi na masę systemu magazynowania energii, należy zezwolić na objęcie tych pojazdów zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (33) Nie jest właściwe stosowanie tej samej metody ustalania docelowych poziomów redukcji emisji w odniesieniu do dużych producentów oraz w odniesieniu do drobnych producentów uważanych za niezależnych na podstawie kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Ci drobni producenci powinni mieć możliwość ubiegania się o alternatywne docelowe poziomy redukcji emisji odpowiadające technologicznemu potencjałowi pojazdów danego producenta w zakresie redukcji ich indywidualnych emisji CO₂ oraz spójne z charakterem danych segmentów rynku.
- (34) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, który mógłby wynikać z zapewniania zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa oraz jedynie znikome korzyści z redukcji emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych rocznie w Unii powinni zostać wyłączeni z zakresu obowiązku stosowania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji. Jednakże w przypadku gdy producent objęty wyłączeniem wystąpi o odstępstwo i uzyska je, taki producent powinien być zobowiązany do przestrzegania tego poziomu docelowego w ramach odstępstwa.
- (35) Procedura przyznawania odstępstw od wynoszącego 95 g CO₂/km docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów producentom niszowym zapewnia, aby wysiłek związany z redukcją emisji wymagany od tych producentów niszowych był spójny z wysiłkiem dużych producentów w odniesieniu do tego docelowego poziomu. Nadal należy zapewniać tym producentom niszowym możliwość uzyskania odstępstwa również od docelowych poziomów mających zastosowanie od 2025 r., do 2028 r.

⁽¹³⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

- (36) Ustalając średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych rejestrowanych w Unii, za które odpowiedzialni są producenci, należy wziąć pod uwagę wszystkie samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe, bez względu na ich masę lub inne parametry, zależnie od sytuacji. Chociaż rozporządzenie (WE) nr 715/2007 nie obejmuje samochodów osobowych ani lekkich pojazdów użytkowych o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg i na które nie została rozszerzona homologacja typu zgodnie z art. 2 ust. 2 tego rozporządzenia, emisje tych pojazdów należy mierzyć zgodnie z takimi samymi procedurami prowadzenia pomiarów, jak procedury określone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, zwłaszcza procedury określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008⁽¹⁴⁾ i rozporządzeniu (UE) 2017/1151, oraz procedury korelacji przyjęte na podstawie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011, w szczególności rozporządzeń wykonawczych (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153. Uzyskane wartości emisji CO₂ powinny zostać wprowadzone do świadectwa zgodności pojazdu, aby można je było włączyć do systemu monitorowania.
- (37) Indywidualne poziomy emisji CO₂ ze skompletowanych lekkich pojazdów użytkowych powinny być przyznawane producentowi pojazdu podstawowego.
- (38) Należy zwrócić uwagę na szczególną sytuację producentów lekkich pojazdów użytkowych produkujących pojazdy niekompletne, które są homologowane w wielu etapach. Skoro producenci ci odpowiadają za zgodność z docelowymi poziomami emisji CO₂, powinni mieć możliwość przewidzenia z dostateczną pewnością emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych. Komisja powinna zapewnić odpowiednie odzwierciedlenie tych potrzeb w środkach wykonawczych przyjętych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007.
- (39) Dla zapewnienia elastyczności w celu osiągnięcia swoich poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem producenci mogą tworzyć grupy w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady. Umowa powołująca grupę nie powinna być zawierana na okres dłuższy niż pięć lat, jednak z możliwością jej przedłużenia. W przypadku utworzenia grupy, producentów powinno się uznawać za osiągających poziomy docelowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, pod warunkiem że średni poziom emisji grupy jako całości nie przekracza docelowego indywidualnego poziomu emisji dla grupy.
- (40) Umożliwienie producentom tworzenia grup okazało się efektywnym kosztowo sposobem osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂, w szczególności poprzez ułatwienie zapewniania zgodności producentom, którzy produkują ograniczoną liczbę pojazdów. W celu poprawy neutralności konkurencyjnej Komisja powinna mieć uprawnienia do sprecyzowania warunków, na jakich niezależni producenci mogą tworzyć grupę w celu uzyskania pozycji równoważnej pozycji przedsiębiorstw powiązanych.
- (41) Aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem niezbędny jest solidny mechanizm zgodności.
- (42) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ wymaganych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest również zapewnienie zgodności emisji z użytkowanych pojazdów z wartościami emisji CO₂ ustalonymi w ramach homologacji typu. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta wszelkich systemowych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów.
- (43) Komisja powinna mieć uprawnienia w zakresie ustanowienia i wdrożenia procedury weryfikacji zgodności między emisjami CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku, ustalonymi zgodnie z WLTP, a wartościami emisji CO₂ zapisywanymi w świadectwach zgodności. Przy opracowywaniu tej procedury należy zwrócić szczególną uwagę na metody identyfikacji, w tym na wykorzystanie danych z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii, aby móc wykrywać strategie, za pomocą których wyniki pojazdu w zakresie emisji CO₂ są sztucznie poprawiane w procedurze badań homologacji typu. W przypadku gdy w trakcie takich weryfikacji odkryte zostaną odchylenia lub strategie, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w zakresie emisji CO₂, takie ustalenia powinny zostać uznane za wystarczające, aby podejrzewać, iż występuje poważne ryzyko braku zgodności w odniesieniu do wymogów określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁽¹⁵⁾ i rozporządzeniu (WE) nr 715/2007, a państwa członkowskie powinny na tej podstawie podjąć niezbędne środki zgodnie z rozdziałem XI rozporządzenia (UE) 2018/858.
- (44) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych dokonuje się w Unii na zharmonizowanej podstawie zgodnie z WLTP. W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia zgodność powinna być oceniana w odniesieniu do

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w Unii, zgromadzonych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności zasady gromadzenia tych danych i ich raportowania powinny być w jak największym zakresie zharmonizowane. Należy zatem wyraźnie przewidzieć odpowiedzialność właściwych organów za przekazywanie prawidłowych i kompletnych danych, a także potrzebę skutecznej współpracy między tymi organami a Komisją w rozwiązywaniu problemów związanych z jakością danych.

- (45) Przestrzeganie przez producentów docelowych poziomów określonych w niniejszym rozporządzeniu powinno być oceniane na poziomie Unii. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii. W przeglądzie w 2023 r. Komisja powinna ocenić możliwość przydzielenia kwot z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program, mający na celu zapewnienie sprawiedliwego przejścia na mobilność bezemisyjną oraz wspieranie przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i innych szkoleń w zakresie kwalifikacji pracowników w sektorze motoryzacyjnym.
- (46) 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 bardziej surowych sankcji na producentów, którzy nie osiągają docelowych poziomów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (47) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla pełnego stosowania unijnych zasad konkurencji.
- (48) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu docelowych poziomów w zakresie zmniejszania emisji CO₂ jest w rzeczywistości w dużym stopniu zależna od rzeczywistej reprezentatywności oficjalnej procedury badań. Zgodnie z opinią naukową nr 1/2016 mechanizmu doradztwa naukowego (SAM) zatytułowaną „Zmniejszanie rozbieżności pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich, a badaniami laboratoryjnymi” oraz zaleceniem Parlamentu Europejskiego dla Rady i Komisji z dnia 4 kwietnia 2017 r., w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym⁽¹⁶⁾, należy wprowadzić mechanizm oceny rzeczywistej reprezentatywności wartości emisji CO₂ i zużycia energii przez pojazd ustalonych zgodnie z WLTP. Najbardziej wiarygodnym sposobem zapewnienia rzeczywistej reprezentatywności wartości homologacji typu jest wykorzystanie danych z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii. Komisja powinna zatem mieć uprawnienia do opracowania procedur koniecznych do gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących zużycia paliwa i energii niezbędnych do przeprowadzania takich ocen oraz do zapewnienia publicznej dostępności takich danych, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony wszelkich danych osobowych. Ponadto, aby zapewnić dostępność danych dotyczących zużycia paliwa oraz energii z bateryjnych samochodów elektrycznych i pojazdów wyposażonych w układy napędowe zasilane paliwami gazowymi, w tym wodorem, należy bezzwłocznie kontynuować prace nad standaryzacją pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii w takich pojazdach w ramach wykonania rozporządzenia (UE) 2017/1151.
- (49) Ponadto Komisja powinna ocenić, w jaki sposób dane dotyczące zużycia paliwa i energii można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO₂ z pojazdu ustalone zgodnie z WLTP pozostawały reprezentatywne dla rzeczywistych wielkości emisji w czasie dla wszystkich producentów, oraz w szczególności ocenić, jak takie dane można wykorzystać do monitorowania rozbieżności pomiędzy emisjami CO₂ w badaniu laboratoryjnym a rzeczywistymi wielkościami emisji CO₂, oraz, w razie konieczności, jak zapobiegać zwiększaniu się tych rozbieżności.
- (50) Należy ocenić pełny cykl życia emisji z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na poziomie Unii. W tym celu Komisja powinna, nie później niż w 2023 r., ocenić możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia takich pojazdów wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja powinna przyjąć środki następcze, w tym, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze.
- (51) W 2024 r. będzie miał miejsce przegląd postępów osiągniętych w ramach rozporządzenia (UE) 2018/842 i dyrektywy 2003/87/WE. Należy zatem dokonać kompleksowego przeglądu skuteczności niniejszego rozporządzenia w 2023 r., aby umożliwić skoordynowaną i spójną ocenę środków wprowadzonych na mocy wszystkich tych instrumentów. W ramach tego przeglądu w 2023 r. Komisja powinna również określić jasną ścieżkę dalszej redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych po 2030 r., aby znacząco przyczynić się do osiągnięcia długoterminowego celu określonego w porozumieniu paryskim. W stosownych przypadkach sprawozdaniu z przeglądu powinien towarzyszyć wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. C 298 z 23.8.2018, s. 140.

- (52) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określenia szczegółowych warunków mających zastosowanie do umów powołujących grupę, przyjęcia szczegółowych przepisów dotyczących procedur monitorowania i raportowania danych dotyczących średnich emisji oraz dotyczących stosowania załączników II i III, przyjęcia szczegółowych przepisów dotyczących procedur raportowania stwierdzonych w wyniku weryfikacji odchyień w emisjach CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku oraz uwzględniania tych odchyień przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta, określenia sposobów pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, publikacji wyników osiągniętych przez producentów, przyjęcia szczegółowych przepisów dotyczących procedur zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, przyjęcia szczegółowych procedur gromadzenia i przetwarzania parametrów dotyczących rzeczywistych wielkości emisji CO₂ i zużycia paliwa lub energii przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe, określenia procedur weryfikacji (i) czy wartości emisji CO₂ i zużycia energii zapisane w świadectwach zgodności odpowiadają emisjom CO₂ i zużyciu energii przez pojazdy dopuszczone do użytku, oraz (ii) obecności jakichkolwiek strategii na pokładzie pojazdu lub dotyczących pojazdów objętych próbą, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu, oraz określenia parametrów korelacji niezbędnych w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze badań pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (53) W celu zmiany lub uzupełnienia, stosownie do przypadku, elementów innych niż istotne przepisów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmian wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych określonych w załącznikach II i III niniejszego rozporządzenia, ustanawiania przepisów w odniesieniu do interpretacji kryteriów kwalifikowania się niektórych producentów do odstępstw, treści wniosków o odstępstwo oraz treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂, zmiany załącznika I część A niniejszego rozporządzenia w celu określenia wzorów obliczania poziomów docelowych w ramach odstępstwa dla producentów niszowych, dostosowywania pułapu dla łącznego udziału technologii innowacyjnych w redukcji średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ producenta ze skutkiem począwszy od 2025 r., określenia zasad przewodnich i kryteriów definiowania procedur przeprowadzania weryfikacji, ustanawianie środków dostosowania wartości M₀ i TM₀, oraz dostosowywania wzorów obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji w celu odzwierciedlenia zmiany w regulacyjnej procedurze badań. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹⁸⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (54) Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 powinny utracić moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r.
- (55) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wymogów dotyczących emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona 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 tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i cele

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, aby przyczynić się do realizacji unijnych docelowych poziomów redukcji emisji gazów cieplarnianych w Unii, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/842, oraz celów porozumienia paryskiego, a także aby zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 5 z 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

2. Od dnia 1 stycznia 2020 r., niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów wynoszący 95 g CO₂/km dla średnich emisji nowych samochodów osobowych oraz docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów wynoszący 147 g CO₂/km dla średnich emisji nowych lekkich pojazdów użytkowych rejestrowanych w Unii, mierzony do dnia 31 grudnia 2020 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 692/2008 wraz z rozporządzeniami wykonawczymi (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153, a od dnia 1 stycznia 2021 r. mierzony zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.
3. W ramach zintegrowanego podejścia Unii, o którym mowa w komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych”, niniejsze rozporządzenie zostanie uzupełnione do dnia 31 grudnia 2024 r. dodatkowymi środkami odpowiadającymi redukcji emisji o 10 g CO₂/km.
4. Od dnia 1 stycznia 2025 r. zastosowanie mają następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:
 - a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.1;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.1.
5. Od dnia 1 stycznia 2030 r. zastosowanie mają następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:
 - a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 37,5 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.2;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 31 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.2.
6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. zastosowanie ma, odpowiednio, zgodnie z załącznikiem I części A i B pkt 6.3, wskaźnik dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych równy 15 % udziału poszczególnych parków nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych.
7. Od dnia 1 stycznia 2030 r. zastosowanie mają, odpowiednio, zgodnie z załącznikiem I części A i B pkt 6.3, następujące wskaźniki dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych:
 - a) wskaźnik równy 35 % udziału parku nowych samochodów osobowych; oraz
 - b) wskaźnik równy 30 % udziału floty nowych lekkich pojazdów użytkowych.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących pojazdów silnikowych:
 - a) kategorii M₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE (zwanymi dalej „samochodami osobowymi”), które zarejestrowano w Unii po raz pierwszy i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwanymi dalej „nowymi samochodami osobowymi”);
 - b) kategorii N₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz pojazdów kategorii N₁, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanymi dalej „lekkimi pojazdami użytkowymi”), które po raz pierwszy zarejestrowano w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi pojazdami użytkowymi”). W przypadku pojazdów bezemisyjnych kategorii N o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg lub 2 840 kg, w zależności od przypadku, do celów niniejszego rozporządzenia oraz bez uszczerbku dla dyrektywy 2007/46/WE i rozporządzenia (WE) nr 715/2007, zalicza się je, od dnia 1 stycznia 2025 r., do lekkich pojazdów użytkowych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, jeżeli nadwyżka masy odniesienia wynika wyłącznie z masy systemu magazynowania energii.
2. Nie bierze się pod uwagę wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano nie wcześniej niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.
3. Niniejszego rozporządzenia nie ma zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w załączniku II część A pkt 5 do dyrektywy 2007/46/WE.

4. Art. 4, art. 7 ust. 4 lit. b) i c), art. 8 i art. 9 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi przedsiębiorstwami powiązаныmi z tymi producentami są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych lub za mniej niż 1 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym, chyba że producent ten wystąpił o odstępstwo i przyznano mu to odstępstwo zgodnie art. 10.

Artykuł 3

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:
 - a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych lub wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, których jest on producentem;
 - b) „świadectwo zgodności” oznacza świadectwo zgodności, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;
 - c) „pojazd skompletowany” oznacza lekki pojazd użytkowy, któremu udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE;
 - d) „pojazd kompletny” oznacza każdy lekki pojazd użytkowy, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymogów technicznych dyrektywy 2007/46/WE;
 - e) „pojazd podstawowy” oznacza każdy lekki pojazd użytkowy, który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;
 - f) „producent” oznacza osobę lub podmiot, które są odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
 - g) „masa w stanie gotowym do jazdy” lub „M” oznacza masę samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego razem z nadwoziem w stanie gotowym do jazdy, podaną w świadectwie zgodności i określoną w załączniku I pkt 2.6 do dyrektywy 2007/46/WE;
 - h) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniami wykonawczymi do niego oraz określony w świadectwie zgodności pojazdu jako emisja masowa CO₂ (cykl mieszany). W przypadku samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, w szczególności z taką samą procedurą pomiaru, jak ta określona w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 do dnia 31 grudnia 2020 r., a od dnia 1 stycznia 2021 r. w rozporządzeniu (UE) 2017/1151, lub zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komisję dla ustalenia poziomu emisji CO₂ dla takich pojazdów;
 - i) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn średniego rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w świadectwie zgodności i określony w załączniku I pkt 2.1 i 2.3 do dyrektywy 2007/46/WE;
 - j) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, docelowy roczny poziom emisji ustalony zgodnie z załącznikiem I, lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 – docelowy indywidualny poziom emisji ustalony zgodnie z tym odstępstwem;
 - k) „docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów” oznacza średni poziom emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych lub wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, który należy osiągnąć w danym okresie;
 - l) „masa próbna” lub „TM” oznacza masę próbną samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego podaną w świadectwie zgodności i określoną w załączniku XXI pkt 3.2.25 do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
 - m) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy, którego emisje z rury wydechowej wynoszą od zera do 50 g CO₂/km, jak określono zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151;
 - n) „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 przedsiębiorstwa powiązane z tym producentem. W odniesieniu do producenta „przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:
 - a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:
 - (i) prawo do wykonywania więcej niż połowy 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 odniesieniu do producenta, prawa, o których mowa w lit. a);
 - c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa, o których mowa 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, o których mowa w lit. a);
 - e) przedsiębiorstwa, w których prawa, o których mowa w lit. a), wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby przedsiębiorstw powiązanych z tym producentem, o których mowa w lit. a)–d), oraz do jednej lub większej liczby osób trzecich.

Artykuł 4

Docelowe indywidualne poziomy emisji

1. Producent zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekraczał następujących docelowych indywidualnych poziomów emisji:
 - a) dla roku kalendarzowego 2020, docelowego indywidualnego poziomu emisji ustalonego zgodnie z załącznikiem I część A pkt 1 i 2 w przypadku samochodów osobowych, lub w załączniku I część B pkt 1 i 2 w przypadku lekkich pojazdów użytkowych lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa zgodnie z art. 10, zgodnie z tym odstępstwem;
 - b) dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r., docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z załącznikiem I część A lub B pkt 3 i 4, stosownie do przypadku, lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa zgodnie z art. 10, zgodnie z tym odstępstwem oraz załącznikiem I część A lub B pkt 5;
 - c) dla każdego roku kalendarzowego, począwszy od 2025 r., docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z załącznikiem I część A lub B pkt 6.3, lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa zgodnie z art. 10, zgodnie z tym odstępstwem.
2. W przypadku lekkich pojazdów użytkowych, gdy indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu skompletowanego nie jest dostępny, producent pojazdu podstawowego wykorzystuje średni indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego w celu określenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂.
3. Do celów określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące udziały procentowe nowych samochodów osobowych każdego producenta w danym roku:
 - 95 % w 2020 r.,
 - 100 % począwszy od 2021 r.

Artykuł 5

Superjednostki

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

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

dla roku, w którym został on zarejestrowany w okresie od 2020 r. do 2022 r., z zastrzeżeniem pułapu wynoszącego 7,5 g CO₂/km w tym okresie dla każdego producenta, według obliczeń zgodnie z art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153.

Artykuł 6

Grupy producentów

1. Producenci inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 4.
2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub większej liczby lat kalendarzowych, pod warunkiem że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych, oraz musi zostać zawarta najpóźniej w dniu 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, dla 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 oraz będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 8;
 - c) dowód, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki przewidziane w lit. b);
 - d) kategorie pojazdów zarejestrowanych jako M_1 lub N_1 , dla których tworzy się grupę.
3. W przypadku gdy proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 8, 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. 8, 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 konkurencji w odniesieniu do takich grup, wszyscy członkowie grupy zapewniają w szczególności, aby w ramach ich umowy powołującej grupę nie były wymieniane jakiegokolwiek dane lub informacje, z wyjątkiem następujących informacji:
 - a) średni indywidualny poziom emisji CO₂;
 - b) docelowy indywidualny poziom emisji;
 - c) łączna liczba zarejestrowanych pojazdów.
6. Ust. 5 nie ma zastosowania w przypadku gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.
7. Z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, w odniesieniu do której przekazano Komisji informacje, traktuje się – do celów wypełnienia obowiązków wynikających z art. 4 – jako jednego producenta. Informacje dotyczące monitorowania i raportowania w odniesieniu do poszczególnych producentów, jak również wszelkich grup, będą ewidencjonowane, raportowane i udostępniane w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 7 ust. 4.
8. Komisja może określić, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe warunki mające zastosowanie do umowy powołującej grupę zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Artykuł 7

Monitorowanie i raportowanie w odniesieniu do średnich poziomów emisji

1. Dla każdego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich ewidencjonuje informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego na swoim terytorium, zgodnie z załącznikami II i III część A do niniejszego rozporządzenia. Informacje te udostępnia się producentom oraz wyznaczonym przez nich w każdym z państw członkowskich importerom lub przedstawicielom. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby podmioty odpowiedzialne za raportowanie funkcjonowały w sposób przejrzysty. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby indywidualny poziom emisji CO₂ z samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, był mierzony i zapisywany w świadectwie zgodności.

2. Do dnia 28 lutego każdego roku każde z państw członkowskich określa i przekazuje Komisji informacje wymienione w załącznikach II i III część A w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym załączniku II część B i w załączniku III część C.

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

4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych raportowanych przez państwa członkowskie na podstawie niniejszego artykułu oraz, do dnia 30 czerwca każdego roku, wstępnie oblicza dla każdego producenta:

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

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

Rejestr jest publicznie dostępny.

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

Komisja uwzględni wszelkie powiadomienia otrzymane od producentów oraz, do dnia 31 października, potwierdza albo zmienia wstępne obliczenia przewidziane w ust. 4.

6. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących monitorowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz przekazuje Komisji informacje o wyznaczonym właściwym organie.

Wyznaczone właściwe organy zapewniają prawidłowość i kompletność danych przekazywanych Komisji oraz wyznaczają punkt kontaktowy, który ma być dostępny do szybkiego reagowania na wnioski Komisji w celu wyeliminowania błędów i braków w przekazywanych danych.

7. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące procedur monitorowania i raportowania w odniesieniu do danych na podstawie ust. 1–6 niniejszego artykułu oraz dotyczące stosowania załączników II i III. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu dokonywania zmian w zakresie wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych określonych w załącznikach II i III.

9. Organy udzielające homologacji typu niezwłocznie raportują Komisji stwierdzone odchylenia w emisjach CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku w porównaniu z indywidualnymi poziomami emisji CO₂ podanymi w świadectwach zgodności, w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z art. 13.

Komisja uwzględni te odchylenia do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta.

Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe zasady dotyczące procedur raportowania takich odchyleń oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

10. Komisja, nie później niż w 2023 r., ocenia możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie tę ocenę oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące środków następczych, takie jak wnioski ustawodawcze.

11. Państwa członkowskie gromadzą także i raportują dane, zgodnie z niniejszym artykułem, dotyczące rejestracji pojazdów kategorii M₂ i N₂ 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 8

Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji

1. W przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji, w zależności od przypadku, na producenta lub zarządzającego grupą.

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

(przekroczenie poziomu emisji × 95 EUR) × liczba nowo rejestrowanych pojazdów.

Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

— „przekroczenie poziomu emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu redukcji emisji CO₂ w wyniku zastosowania technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 11 – przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w jego części, do których zastosowanie ma obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku, oraz

— „liczba nowo zarejestrowanych pojazdów” oznacza liczbę nowych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych liczonych oddzielnie, których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4 ust. 3.

3. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, sposoby pobierania opłat nałożonych z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

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

Artykuł 9

Publikacja wyników osiągniętych przez producentów

1. Do dnia 31 października każdego roku Komisja publikuje, w drodze aktów wykonawczych, wykaz zawierający:

a) dla każdego producenta – jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;

b) dla każdego producenta – jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;

c) różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ danego producenta w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;

d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ we wszystkich nowych samochodach osobowych i nowych lekkich pojazdach użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;

e) średnią masę w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym do dnia 31 grudnia 2020 r.;

f) średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

2. W wykazie publikowanym na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu wskazuje się również, czy producent spełnił wymogi określone w art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

3. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, do celów publikacji do dnia 31 października 2022 r., wskazuje również:

a) docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na 2025 i 2030 r., o których mowa, odpowiednio, w art. 1 ust. 4 i 5, obliczone przez Komisję zgodnie z załącznikiem I części A i B pkt 6.1.1 i 6.1.2;

b) wartości dla a_{2021} , a_{2025} i a_{2030} obliczone przez Komisję zgodnie z załącznikiem I części A i B pkt 6.2.

Artykuł 10

Odstępstwa dla niektórych producentów

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych lub 22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym, który to producent:

- a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
- b) jest częścią grupy producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna łącznie za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych lub 22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym; lub
- c) jest częścią grupy producentów powiązanych, ale prowadzi własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.

2. Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone na okres nieprzekraczający pięciu lat kalendarzowych, z możliwością przedłużenia. 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 podstawie ust. 1;
- c) szczegółowe informacje dotyczące samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych, które produkuje, w tym dotyczące masy próbnej i indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych; oraz
- d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami redukcji emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami redukcji jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych.

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

Wniosek przedkłada się najpóźniej do dnia 31 października pierwszego roku, w którym zastosowanie ma odstępstwo.

4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I część A pkt 1–4 i pkt 6.3 może złożyć producent, który wraz ze wszelkimi innymi przedsiębiorstwami powiązanimi z tym producentem jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym.

Wniosek taki może złożyć producent w odniesieniu do siebie samego lub w odniesieniu do siebie samego wraz ze wszelkimi przedsiębiorstwami powiązanimi z tym producentem. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:

- a) wszystkie informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i c), w tym w stosownych przypadkach informacje o wszelkich przedsiębiorstwach powiązanych;
- b) w odniesieniu do wniosków odnoszących się do załącznika I część A pkt 1–4 poziom docelowy, jakim jest 45-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do większej liczby przedsiębiorstw powiązanych – 45-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w 2007 r.;
- c) w odniesieniu do wniosków odnoszących się do załącznika I część A pkt 6.3 do niniejszego rozporządzenia docelowy poziom emisji mający zastosowanie w latach kalendarzowych 2025–2028, stanowiący określoną w art. 1 ust. 4 lit. a) niniejszego rozporządzenia redukcję docelowego poziomu emisji obliczanego zgodnie z lit. b) niniejszego ustępu z uwzględnieniem emisji CO₂ mierzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.

W przypadku gdy nie ma informacji dotyczących średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta w 2007 r., Komisja określa równoważny docelowy poziom redukcji emisji, w oparciu o najlepsze dostępne technologie redukcji emisji CO₂ wprowadzane w samochodach osobowych o porównywalnej masie oraz uwzględniając cechy charakterystyczne rynku typu produkowanych samochodów. Wnioskodawca stosuje ten docelowy poziom do celów, o których mowa w akapicie drugim lit. b).

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

5. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem natychmiast powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na jego kwalifikowanie się do odstępstwa.
6. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie ust. 5 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent nie kwalifikuje się już do odstępstwa, uchyła odstępstwo ze skutkiem od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.
7. W przypadku gdy producent nie osiąga swojego docelowego indywidualnego poziomu emisji, Komisja nakłada na producenta opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji określoną w art. 8.
8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 ustanawiających przepisy uzupełniające ust. 1–7 niniejszego artykułu, w odniesieniu do interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Komisja jest również uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 wprowadzających zmiany do załącznika I część A w celu określenia wzorów do obliczania poziomów docelowych w ramach odstępstw, o których mowa w ust. 4 akapit drugi lit. c) niniejszego artykułu.

9. Wnioski o odstępstwo wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 5, uchylene przewidziane w ust. 6, każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 7, a także środki przyjęte zgodnie z ust. 8, udostępnia się publicznie, z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁹⁾.

Artykuł 11

Innowacje ekologiczne

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

Technologie te uwzględnia się tylko wtedy, gdy metoda zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Łączny udział tych technologii w redukcji średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia dostosowując pułap, o którym mowa w akapicie trzecim niniejszego ustępu, ze skutkiem począwszy od 2025 r. w celu uwzględnienia rozwoju technologicznego przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważonego udziału poziomu tego pułapu w stosunku do średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ producentów.

2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2. Przepisy te oparte są na następujących kryteriach odnoszących się do technologii innowacyjnych:

- a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenia emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych;
- b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w redukcji emisji CO₂;
- c) technologie innowacyjne nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru CO₂;
- d) technologie innowacyjne nie mogą być:
 - (i) objęte obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem redukcji emisji o 10 g CO₂/km, o którym mowa w art. 1 ust. 3; lub
 - (ii) obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii.

Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. kryterium, o którym mowa w lit. d) ppkt (i) akapitu pierwszego, nie ma zastosowania do poprawy efektywności w odniesieniu do układów klimatyzacji.

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie (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 (Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43).

3. Dostawca lub producent, który występuje z wnioskiem o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym również sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną lub innym już zatwierdzonym innowacyjnym pakietem technologicznym, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja ta wpływa na redukcję osiągniętą dzięki zastosowaniu każdego środka.
4. Komisja potwierdza osiągniętą redukcję w oparciu o kryteria określone w ust. 2.

Artykuł 12

Rzeczywiste wielkości emisji CO₂ oraz zużycie paliwa lub energii

1. Komisja monitoruje i ocenia rzeczywistą reprezentatywność wartości emisji CO₂ oraz zużycia paliwa lub energii ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007.

Ponadto Komisja regularnie gromadzi dane dotyczące rzeczywistych wielkości emisji CO₂ oraz zużycia paliwa lub energii samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych przy zastosowaniu pokładowych urządzeń monitorowania zużycia paliwa lub energii, począwszy od nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2021 r.

Komisja zapewnia informowanie społeczeństwa o zmianach tej rzeczywistej reprezentatywności w czasie.

2. W celu, o którym mowa w ust. 1, Komisja zapewnia, aby począwszy od dnia 1 stycznia 2021 r. były jej regularnie udostępniane przez producentów, organy krajowe lub w drodze bezpośredniego transferu danych z pojazdów, w zależności od przypadku, następujące parametry dotyczące rzeczywistych wielkości emisji CO₂ oraz zużycia paliwa lub energii przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe:

- a) numer identyfikacyjny pojazdu;
- b) zużycie paliwa lub energii elektrycznej;
- c) łączna przebyta odległość;
- d) w odniesieniu do hybrydowych pojazdów elektrycznych z doładowaniem zewnętrznym – zużycie paliwa i energii elektrycznej oraz przebyta odległość dla poszczególnych rodzajów zasilania;
- e) inne parametry niezbędne do zapewnienia wypełnienia obowiązków określonych w ust. 1.

Komisja przetwarza dane otrzymane na podstawie akapitu pierwszego, aby stworzyć zanonimizowany i zagregowany zbiór danych, w tym z podziałem na producentów, do celów ust. 1. Numer identyfikacyjny pojazdu wykorzystuje się wyłącznie do celów przetwarzania danych i nie przechowuje się go dłużej, niż jest to konieczne do tego celu.

3. Aby zapobiec powiększaniu się rozbieżności rzeczywistych wielkości emisji, nie później niż w dniu 1 czerwca 2023 r. Komisja oceni, w jaki sposób dane dotyczące zużycia paliwa i energii można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa lub energii ustalone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 pozostają reprezentatywne dla rzeczywistych wielkości emisji w czasie dla każdego producenta.

Komisja monitoruje oraz raportuje każdego roku ewolucję rozbieżności, o których mowa w akapicie pierwszym, w okresie od 2021 r. do 2026 r. oraz, aby zapobiec powiększaniu się tych rozbieżności, oceni w 2027 r. wykonalność mechanizmu dostosowania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta od 2030 r., a także, w stosownych przypadkach, przedłoży wniosek ustawodawczy w celu ustanowienia takiego mechanizmu.

4. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące procedury gromadzenia i przetwarzania danych, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Artykuł 13

Weryfikacja emisji CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku

1. Producenci zapewniają, aby wartości emisji CO₂ i zużycia energii zapisane w świadectwach zgodności odpowiadały emisjom CO₂ i zużyciu energii przez pojazdy dopuszczone do użytku, ustalonym zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.

2. Po wejściu w życie procedur, o których mowa w ust. 4 akapit pierwszy, organy udzielające homologacji typu, w odniesieniu do rodzin pojazdów, za których homologację typu odpowiadają, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek pojazdów weryfikują, czy wartości emisji CO₂ i zużycia energii zapisane w świadectwach zgodności odpowiadają emisjom CO₂ i zużyciu energii przez pojazdy dopuszczone do użytku, ustalonym zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151, uwzględniając między innymi dostępne dane z pokładowych urządzeń monitorowania zużycia paliwa lub energii.

Organy udzielające homologacji typu weryfikują również obecność wszelkich strategii na pokładzie pojazdu lub dotyczących pojazdów objętych próbą, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu, między innymi poprzez wykorzystanie danych z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii.

3. W przypadku gdy w wyniku weryfikacji przeprowadzonej na podstawie ust. 2 stwierdzone zostanie, że wartości emisji CO₂ i zużycia energii nie są zgodne lub że w pojazdach zastosowano strategię sztucznego poprawiania ich wyników, oprócz podjęcia niezbędnych środków określonych w rozdziale XI rozporządzenia (UE) 2018/858 odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu zapewnia korektę świadectw zgodności.

4. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, procedury przeprowadzania weryfikacji, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Przed przyjęciem aktów wykonawczych, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie zasad przewodnich i kryteriów określania procedur, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

Artykuł 14

Dostosowanie wartości M_0 i TM_0

1. Wartości M_0 i TM_0 , o których mowa w załączniku I część A i B, dostosowuje się w następujący sposób:
 - a) do dnia 31 października 2020 r. wartość M_0 , w załączniku I część A pkt 4 dostosowuje się do średniej masy w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2017, 2018 i 2019 r. Ta nowa wartość M_0 ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.;
 - b) do dnia 31 października 2022 r. wartość M_0 w załączniku I część B pkt 4 dostosowuje się do średniej masy w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2019, 2020 i 2021 r. Ta nowa wartość M_0 ma zastosowanie w 2024 r.;
 - c) do dnia 31 października 2022 r. orientacyjną wartość TM_0 na 2025 r. ustala się jako odpowiednią średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2021 r.;
 - d) do dnia 31 października 2024 r., a następnie co dwa lata, wartości TM_0 w załączniku I części A i B pkt 6.2 dostosowuje się do odpowiedniej średniej masy próbnej wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w dwóch poprzedzających latach kalendarzowych, począwszy od 2022 i 2023 r. Nowe wartości TM_0 mają zastosowanie od dnia 1 stycznia roku kalendarzowego następującego po dniu dostosowania.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie środków, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Przegląd i sprawozdanie

1. W 2023 r. Komisja przeprowadzi gruntowny przegląd skuteczności niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki przeglądu.
2. W sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 1, Komisja uwzględni między innymi rzeczywistą reprezentatywność emisji CO₂ oraz zużycia paliwa lub energii ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007; wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w szczególności w odniesieniu do lekkich pojazdów

użytkowych; rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłoszonej na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁽²⁰⁾, w tym jej finansowania; potencjalny wkład, jaki w redukcje emisji może wnieść stosowanie syntetycznych i zaawansowanych paliw alternatywnych wytwarzanych z wykorzystaniem energii ze źródeł odnawialnych; redukcje emisji CO₂ rzeczywiście odnotowane przy istniejącym stanie parku pojazdów; funkcjonowanie mechanizmu zachęt dotyczącego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; potencjalne skutki środka przejściowego określonego w załączniku I część A pkt 6.3; wpływ niniejszego rozporządzenia na konsumentów, w szczególności na konsumentów o niskich i średnich dochodach; a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i sprawiedliwego społecznie przejścia na czystą, konkurencyjną i przystępną cenowo mobilność w Unii.

Komisja wskaże również w tym sprawozdaniu jasną ścieżkę dalszej redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych po 2030 r., aby znacząco przyczynić się do osiągnięcia długoterminowego celu określonego w porozumieniu paryskim.

3. Sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 2, w stosownych przypadkach towarzyszy wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia, w szczególności przez ewentualny przegląd docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów na 2030 r. w świetle elementów wymienionych w ust. 2, oraz wprowadzenie na 2035 r. oraz począwszy od 2040 r. wiążących celów w zakresie redukcji emisji samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, aby zapewnić terminową przemianę sektora transportu w sektor o zerowej emisji netto zgodnie z celami porozumienia paryskiego.

4. W ramach przeglądu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja ocenia wykonalność opracowania procedur badań rzeczywistych wielkości emisji zanieczyszczeń z wykorzystaniem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS). Komisja uwzględni tę ocenę, a także oceny przeprowadzane na podstawie art. 12 niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, może dokonać przeglądu procedur pomiaru emisji CO₂ ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu dostosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistych wielkości emisji CO₂ samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

5. W ramach przeglądu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja dokonuje oceny możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program, w celu zapewnienia sprawiedliwego przejścia do gospodarki neutralnej dla klimatu, o której mowa w art. 4 ust. 1 porozumienia paryskiego, w szczególności aby wspierać przekwalifikowanie, podnoszenie kwalifikacji i inne szkolenia w zakresie kwalifikacji oraz przenoszenie pracowników w sektorze motoryzacyjnym we wszystkich państwach członkowskich, których to dotyczy, w szczególności w regionach i społecznościach najbardziej dotkniętych procesem przejścia. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi wniosek ustawodawczy w tym celu najpóźniej do 2027 r.

6. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja dokona przeglądu dyrektywy 1999/94/WE, uwzględniając konieczność zapewnienia konsumentom dokładnych, rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa, emisji CO₂ oraz emisji zanieczyszczeń powietrza z nowych samochodów osobowych wprowadzonych do obrotu, a także oceni możliwości wprowadzenia etykiety zużycia paliwa i emisji CO₂ dla nowych lekkich pojazdów użytkowych. W stosownych przypadkach przeglądowi towarzyszy wniosek ustawodawczy.

7. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, parametry niezbędne w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze badań pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniach (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 692/2008 oraz, w stosownych przypadkach, w rozporządzeniu (UE) 2017/1151. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez dostosowanie wzorów określonych w załączniku I, z zastosowaniem metody przyjętej zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu, zapewniając jednocześnie, aby w ramach starych i nowych procedur badań producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

Artykuł 16

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu, o którym mowa w art. 44 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999⁽²¹⁾. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁽²¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

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

Artykuł 17

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8, powierza się Komisji na okres sześciu lat od dnia 15 maja 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu sześciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 18

Uchylenie

Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 tracą moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

Artykuł 19

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 17 kwietnia 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ A

DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

1. Dla roku kalendarzowego 2020 indywidualne poziomy emisji CO₂ la każdego nowego samochodu osobowego ustala się - - do celów obliczeń przewidzianych w niniejszym punkcie i w pkt 2 - zgodnie z następującym wzorem:

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

gdzie:

M = masa w stanie gotowym do jazdy pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2020 r. oblicza się jako ustaloną zgodnie z pkt 1 średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego samochodu osobowego, którego jest on producentem, zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym.
3. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2021 r. oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

gdzie:

WLTP_{CO₂} oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂ w 2020 r. ustalony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3 tiret drugie niniejszego rozporządzenia, bez uwzględniania ograniczeń emisji CO₂ wynikających z zastosowania art. 5 i 11 niniejszego rozporządzenia;

NEDC_{CO₂} oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂ w 2020 r. ustalony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/1153 i obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3 tiret drugie niniejszego rozporządzenia, bez uwzględniania ograniczeń emisji CO₂ wynikających z zastosowania art. 5 i 11 niniejszego rozporządzenia;

NEDC_{2020target} oznacza docelowy indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 i 2.

4. Dla lat kalendarzowych 2021 –2024r., docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Docelowy indywidualny poziom emisji} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{2020} - M_{0,2020})]$$

gdzie:

WLTP_{reference target} oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP w 2021 r. obliczony zgodnie z pkt 3;

a wynosi 0,0333;

M₀ oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) nowych samochodów osobowych danego producenta zarejestrowanych w danym docelowym roku;

M₀ wynosi 1 379,88 w 2021 r., a dla lat 2022, 2023 i 2024 jego wartość określono w art. 14 ust. 1 lit. a);

M_{0,2020} oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) nowych samochodów osobowych danego producenta zarejestrowanych w 2020 r.;

M_{0,2020} wynosi 1 379,88.

5. W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo w odniesieniu do opartego na NEDC indywidualnego poziomu emisji na 2021 r., poziom docelowy w ramach odstępstwa w oparciu o WLTP oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ oznacza WLTP_{CO2} określone w pkt 3

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza NEDCCO2 określone w pkt 3

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ oznacza docelowy poziom odstępstwa na 2021 r. przyznany przez Komisję zgodnie z art. 10.

6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów i docelowe indywidualne poziomy emisji dla producenta oblicza się w następujący sposób:

- 6.0. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2021 r., wartości odniesienia₂₀₂₁ ustalonych dla poszczególnych producentów, do których ma zastosowanie docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4.

Wartość odniesienia₂₀₂₁ ustala się dla każdego producenta w następujący sposób:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0, 2021})$$

gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ oznacza określoną dla poszczególnych producentów średnią zmierzonych emisji CO₂ (cykl mieszany) dla każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w 2020 r., jak ustalono i zgłoszono zgodnie z art. 7a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ wynosi 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ określono w pkt 3;

$M_{\theta 2021}$ oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy nowych samochodów osobowych danego producenta zarejestrowanych w 2021 r.;

$M_{0, 2021}$ oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2021 r. przez producentów, do których ma zastosowanie docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

a określono w pkt 4.

- 6.1. Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2025 i 2030

- 6.1.1. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2025–2029

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₂₅)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;

współczynnik redukcji₂₀₂₅ oznacza redukcję określoną w art. 1 ust. 4 lit. a).

6.1.2. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2030 r.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₃₀)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;

współczynnik redukcji₂₀₃₀ oznacza redukcję określoną w art. 1 ust. 5 lit. a).

6.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.

6.2.1. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ ustalono zgodnie z pkt 6.1.1;

a₂₀₂₅ is $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

gdzie:

a₂₀₂₁ oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna niezależna) i indywidualnych poziomów emisji CO₂ (zmienna zależna) każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w 2021 r.

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich zarejestrowanych w 2021 r. nowych samochodów osobowych tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych samochodów osobowych danego producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym;

TM₀ oznacza wartość w kilogramach (kg) ustaloną zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d).

6.2.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2030 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ ustalono zgodnie z pkt 6.1.2;

a₂₀₃₀ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

gdzie:

a₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1;

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1;

TM określono w pkt 6.2.1;

TM₀ określono w pkt 6.2.1.

6.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ ustalony zgodnie z pkt 6.2.1 na okres 2025–2029 i zgodnie z pkt 6.2.2 począwszy od 2030 r.

współczynnik ZLEV jest równy (1+y-x), chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych samochodów osobowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV_{specific} zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

W odniesieniu do nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w państwach członkowskich, w których parku pojazdów udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych wynosi poniżej 60 % średniej unijnej w roku 2017⁽¹⁾, i mniej niż 1 000 nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r., ZLEV_{specific} do roku 2030 włącznie oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

W przypadku gdy udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w latach 2025–2030 przekracza 5 %, to państwo członkowskie nie kwalifikuje się do zastosowania mnożnika 1,85 w kolejnych latach;

x wynosi 15 % w latach 2025–2029 oraz 30 % począwszy od 2030 r.

CZĘŚĆ B

DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI DLA LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

1. Dla roku kalendarzowego 2020 indywidualne poziomy emisji CO₂ la każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego ustala się – do celów obliczeń przewidzianych w niniejszym punkcie i w pkt 2 – zgodnie z następującym wzorem:

$$\text{Indywidualny poziom emisji CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

gdzie:

M = masa w stanie gotowym do jazdy pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2020 r. oblicza się jako średnią ustalonych zgodnie z pkt 1 indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego, którego jest on producentem, zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym.

⁽¹⁾ Udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych danego państwa członkowskiego w 2017 r. oblicza się jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r. podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w tym samym roku.

3. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2021 r. oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 w 2020 r. ustalony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, bez uwzględniania ograniczeń emisji CO_2 wynikających z zastosowania art. 11 niniejszego rozporządzenia;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 w 2020 r. ustalony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152, bez uwzględniania ograniczeń emisji CO_2 wynikających z zastosowania art. 11 niniejszego rozporządzenia;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ oznacza docelowy indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 i 2.

4. Dla lat kalendarzowych 2021–2024, docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Docelowy indywidualny poziom emisji} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP w 2021 r. obliczony zgodnie z pkt 3;

a wynosi 0,096;

M_o oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym docelowym roku;

M_0 wynosi 1 766,4 w 2020 r., a w latach 2021, 2022 i 2023 jest to wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, natomiast w 2024 r. jest to wartość przyjęta zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia;

$M_{o,2020}$ oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w 2020 r.;

$M_{0,2020}$ wynosi 1 766,4.

5. W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo w odniesieniu do opartego na NEDC indywidualnego poziomu emisji na 2021 r., poziom docelowy w ramach odstępstwa w oparciu o WLTP oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ oznacza WLTP CO_2 określone w pkt 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza NEDC CO_2 określone w pkt 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ oznacza docelowy poziom odstępstwa na 2021 r. przyznany przez Komisję zgodnie z art. 10.

6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów i docelowe indywidualne poziomy emisji dla producenta oblicza się w następujący sposób:

6.0. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2021 r., wartości odniesienia₂₀₂₁ ustalonych dla poszczególnych producentów, do których ma zastosowanie docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4.

Wartość odniesienia₂₀₂₁ ustala się dla każdego producenta w następujący sposób:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ oznacza określoną dla poszczególnych producentów średnią zmierzonych emisji CO₂ (cykl mieszany) dla każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego w 2020 r., jak ustalono i zgłoszono zgodnie z art. 7a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ wynosi 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ określono w pkt 3;

$M_{0,2021}$ i oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w 2021 r.;

$M_{0,2021}$ oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy w 2021 r. wszystkich zarejestrowanych w 2021 r. nowych lekkich pojazdów użytkowych producentów, do których ma zastosowanie docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

a określono w pkt 4.

6.1. Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2025 i 2030

6.1.1. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2025–2029

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₂₅)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;

współczynnik redukcji₂₀₂₅ oznacza redukcję określoną w art. 1 ust. 4 lit. b).

6.1.2. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2030 r.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₃₀)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;

współczynnik redukcji₂₀₃₀ oznacza redukcję określoną w art. 1 ust. 5 lit. b).

6.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.

6.2.1. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ + α · (TM-TM₀)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ ustalono zgodnie z pkt 6.1.1;

α oznacza a₂₀₂₅, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM₀ ustalona zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d) oraz a₂₀₂₁, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM₀ ustalona zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d);

gdzie:

a_{2025}	wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$
a_{2021}	oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna niezależna) i indywidualnych poziomów emisji CO ₂ (zmienna zależna) każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego w 2021 r.;
średnie poziomy emisji ₂₀₂₁	oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO ₂ wszystkich zarejestrowanych w 2021 r. nowych lekkich pojazdów użytkowych tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;
TM	oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym;
TM ₀	oznacza wartość w kilogramach (kg) ustaloną zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d).

6.2.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2030 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów ₂₀₃₀	ustalono zgodnie z pkt 6.1.2;
α	oznacza a_{2030} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM ₀ ustalona zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d) oraz a_{2021} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowych pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM ₀ ustalona zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d);

gdzie:

a_{2030}	wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$
a_{2021}	określono w pkt 6.2.1;
średnie poziomy emisji ₂₀₂₁	określono w pkt 6.2.1;
TM	określono w pkt 6.2.1;
TM ₀	określono w pkt 6.2.1.

6.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.

6.3.1. Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025-2029

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji - (θ_{targets} - docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅)) · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji	oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta ustalony zgodnie z pkt 6.2.1;
θ_{targets}	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.1;
współczynnik ZLEV	jest równy (1+y-x), chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{\text{specific}}$ zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x wynosi 15 %.

6.3.2. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2030 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji - ($\varnothing_{\text{targets}}$ - docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀)) · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta ustalony zgodnie z pkt 6.2.2;

$\varnothing_{\text{targets}}$ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.2;

współczynnik ZLEV jest równy (1+y-x), chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{\text{specific}}$ zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x wynosi 30 %.

ZAŁĄCZNIK II

MONITOROWANIE I RAPORTOWANIE EMISJI Z NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

CZĘŚĆ A

Gromadzenie danych dotyczących nowych samochodów osobowych oraz określanie informacji związanych z monitorowaniem poziomu emisji CO₂

1. Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii M₁ na ich terytorium:
 - a) producent;
 - b) numer homologacji typu i jego rozszerzenie;
 - c) typ, wariant i wersja (w stosownych przypadkach);
 - d) marka i nazwa handlowa;
 - e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
 - f) łączna liczba nowych rejestracji;
 - g) masa w stanie gotowym do jazdy;
 - h) indywidualny poziom emisji CO₂ (NEDC i WLTP);
 - i) powierzchnia postojowa: rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
 - j) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
 - k) pojemność silnika;
 - l) zużycie energii elektrycznej;
 - m) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz redukcja emisji CO₂ wynikająca z tej technologii innowacyjnej (NEDC i WLTP);
 - n) maksymalna moc netto;
 - o) numer identyfikacyjny pojazdu;
 - p) masa próbna WLTP;
 - q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w załączniku I pkt 3.2.8 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153;
 - r) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
 - s) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów;
 - t) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach.

Państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 7, wszystkie dane wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części B sekcja 2 niniejszego załącznika.
2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1, pochodzą ze świadectwa zgodności danego samochodu osobowego. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla obu tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.
3. Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, określają:
 - a) łączną liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE;
 - b) łączną liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;
 - c) łączną liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

CZĘŚĆ B

Format przekazywania danych

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

SEKCJA 1

DANE Z MONITOROWANIA W FORMIE ZAGREGOWANEJ

Państwo członkowskie ⁽¹⁾	
Rok	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	

⁽¹⁾ Kody ISO 3166 alpha-2, 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	Szczegółowe dane dotyczące każdego zarejestrowanego pojazdu
a)	Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM)
	Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego ⁽¹⁾
b)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie
c)	Typ
	Wariant
	Wersja
d)	Marka i nazwa handlowa
e)	Kategoria pojazdu z homologacją typu
f)	Łączna liczba nowych rejestracji
g)	Masa w stanie gotowym do jazdy
h)	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC do dnia 31 grudnia 2020 r., z wyjątkiem pojazdów objętych zakresem art. 5, dla których to pojazdów wartość NEDC ustala się do dnia 31 grudnia 2022 r. zgodnie z art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153
	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP

Odniesienie do części A pkt 1	Szczegółowe dane dotyczące każdego zarejestrowanego pojazdu
i)	Rozstaw osi
	Rozstaw kół osi kierowanej (oś 1)
	Rozstaw kół drugiej osi (oś 2)
j)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania
k)	Pojemność silnika (cm ³)
l)	Zużycie energii elektrycznej (Wh/km)
m)	Kod innowacji ekologicznych
	Łączne ograniczenia emisji CO ₂ NEDC w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych do dnia 31 grudnia 2020 r.
	Łączne ograniczenia emisji CO ₂ WLTP w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych
n)	Maksymalna moc netto
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu
p)	Masa próbna WLTP
q)	Współczynnik odchylenia De (jeżeli występuje)
	Współczynnik weryfikacji (jeżeli występuje)
r)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego
s)	Numer identyfikacyjny rodziny pojazdów
t)	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach

Uwagi:

- (¹) W przypadku krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach (NSS) lub dopuszczenia indywidualnego (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.

ZAŁĄCZNIK III

MONITOROWANIE I RAPORTOWANIE EMISJI Z NOWYCH LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

A. Gromadzenie danych dotyczących nowych lekkich pojazdów użytkowych i określanie informacji dotyczących monitorowania emisji CO₂

1. Szczegółowe dane

1.1. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii N₁

W przypadku pojazdów kompletnych z homologacją typu WE, zarejestrowanych w kategorii N₁ państwa członkowskie¹ dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego przy jego pierwszej rejestracji na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu i jego rozszerzenie;
- c) typ, wariant i wersja;
- d) marka;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
- g) indywidualny poziom emisji CO₂ (NEDC i WLTP);
- h) masa w stanie gotowym do jazdy;
- i) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;
- j) powierzchnia postojowa: rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
- k) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- l) pojemność silnika;
- m) zużycie energii elektrycznej;
- n) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz redukcją emisji CO₂ w wyniku zastosowania tej technologii innowacyjnej (NEDC i WLTP);
- o) numer identyfikacyjny pojazdu;
- p) masa próbna WLTP;
- q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w załączniku I pkt 3.2.8 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152;
- r) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów określony zgodnie z załącznikiem XXI pkt 5.0 do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
- s) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach.

Państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 7, wszystkie dane wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części C sekcja 2 niniejszego załącznika.

1.2. Pojazdy, którym udzielono wielostopniowej homologacji typu, zarejestrowane jako pojazdy kategorii N₁

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych jako pojazdy kategorii N₁ 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) oraz o) lub, zamiast danych określonych w lit. h) oraz i), dodaną masę standardową podaną w ramach informacji dotyczących homologacji typu, o których mowa w załączniku I pkt 2.17.2 do dyrektywy 2007/46/WE;
- b) pojazdu podstawowego (kompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) oraz o);
- c) pojazdu skompletowanego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), f), g), h), j), k), l), m) oraz o).

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

W przypadku pojazdów kategorii N₁ 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.

2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1, pochodzą ze świadectwa zgodności. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla obu tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.
3. Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, określają:
 - a) łączną liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających homologacji typu WE;
 - b) łączną liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających wielostopniowej homologacji typu WE, o ile jest znana;
 - c) łączną liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;
 - d) łączną liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

B. Metoda określania informacji dotyczących monitorowania CO₂ dla nowych lekkich pojazdów użytkowych

Informacje dotyczące monitorowania, które państwa członkowskie są zobowiązane określić zgodnie z częścią A pkt 1 i 3, określa się zgodnie z metodą zawartą w niniejszej części.

1. Liczba zarejestrowanych nowych lekkich pojazdów użytkowych

Państwa członkowskie określają liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych na ich terytorium w danym roku podlegającym monitorowaniu z podziałem na pojazdy podlegające homologacji typu WE, objęte dopuszczeniem indywidualnym oraz podlegające krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach, a także podlegające wielostopniowej homologacji typu, o ile jest znana.

2. Pojazdy skompletowane

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo indywidualne poziomy emisji CO₂ pojazdów skompletowanych są przyznane producentowi pojazdu podstawowego.

Aby zapewnić reprezentatywność wartości emisji CO₂, efektywności paliwowej oraz masy pojazdu skompletowanego, nie obciążając zbytnio producenta pojazdu podstawowego, Komisja opracowuje specjalną procedurę monitorowania oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzi niezbędne zmiany do odpowiednich przepisów dotyczących homologacji typu.

Niezależnie od tego, że do celów obliczenia docelowego poziomu w 2020 r. zgodnie z załącznikiem I część B pkt 2, dodana masa standardowa pochodzi z niniejszego załącznika część C, w przypadku gdy wartości tej masy nie można ustalić, do wstępnego obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji, o którym mowa w art. 7 ust. 4, można wykorzystywać masę w stanie gotowym do jazdy pojazdu skompletowanego.

W przypadku gdy pojazd podstawowy jest pojazdem kompletnym, masa w stanie gotowym do jazdy tego pojazdu jest wykorzystywana do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji. Jednakże w przypadku gdy wartości tej masy nie można ustalić, do wstępnego obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji można wykorzystywać masę w stanie gotowym do jazdy pojazdu skompletowanego.

C. Formaty przekazywania danych

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

Sekcja 1

Dane z monitorowania w formie zagregowanej

Państwo członkowskie ⁽¹⁾	
Rok	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających homologacji typu WE	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
Łączna liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających wielostopniowej homologacji typu (o ile jest znana)	

⁽¹⁾ Kody ISO 3166 alpha-2, 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 dane dotyczące każdego zarejestrowanego pojazdu ⁽¹⁾
a)	Nazwa producenta – standardowe oznaczenie UE ⁽²⁾
	Nazwa producenta – deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) POJAZD KOMPLETNY/POJAZD PODSTAWOWY ⁽³⁾
	Nazwa producenta – deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) 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 (cykl mieszany) Wartość NEDC do dnia 31 grudnia 2020 r.
	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP

Odniesienie do części A pkt 1.1	Szczegółowe dane dotyczące każdego zarejestrowanego pojazdu ⁽¹⁾
h)	Masa w stanie gotowym do jazdy POJAZD PODSTAWOWY
	Masa w stanie gotowym do jazdy 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)
k)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania
l)	Pojemność silnika (cm ³)
m)	Zużycie energii elektrycznej (Wh/km)
n)	Kod innowacji ekologicznych
	Łączne ograniczenia emisji CO ₂ NEDC w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych do dnia 31 grudnia 2020 r.
	Łączne ograniczenia emisji CO ₂ WLTP w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu
p)	Masa próbna WLTP
q)	Współczynnik odchylenia De (jeżeli występuje)
	Współczynnik weryfikacji (jeżeli występuje)
r)	Numer identyfikacyjny rodziny pojazdów
s)	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach
Załącznik I pkt 2.17.2 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.
- ⁽²⁾ W przypadku krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach (NSS) lub dopuszczenia indywidualnego (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 podaje się nazwę producenta pojazdu podstawowego (niekompletnego/kompletnego). Jeżeli nazwa producenta pojazdu podstawowego nie jest dostępna, podaje się tylko nazwę producenta pojazdu skompletowanego.
- ⁽⁴⁾ W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podaje się 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 załącznikiem I pkt 2.17.2 do dyrektywy 2007/46/WE.

ZAŁĄCZNIK IV

UCHYLONE ROZPORZĄDZENIA ORAZ WYKAZ ICH KOLEJNYCH ZMIAN

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009	(Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 397/2013	(Dz.U. L 120 z 1.5.2013, s. 4).
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014	(Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/6	(Dz.U. L 3 z 7.1.2015, s. 1).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1502	(Dz.U. L 221 z 26.8.2017, s. 4).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/649	(Dz.U. L 108 z 27.4.2018, s. 14).
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011	(Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 205/2012	(Dz.U. L 72 z 10.3.2012, s. 2).
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014	(Dz.U. L 84 z 20.3.2014, s. 38).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 404/2014	(Dz.U. L 121 z 24.4.2014, s. 1).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/748	(Dz.U. L 113 z 29.4.2017, s. 9).
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1499	(Dz.U. L 219 z 25.8.2017, s. 1).

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009	Rozporządzenie (UE) nr 510/2011	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 akapit pierwszy	art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1
art. 1 akapit drugi	art. 1 ust. 2	art. 1 ust. 2
art. 1 akapit trzeci	—	art. 1 ust. 3
—	—	art. 1 ust. 4
—	—	art. 1 ust. 5
—	—	art. 1 ust. 6
—	—	art. 1 ust. 7
art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1
art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 2
art. 2 ust. 3	art. 2 ust. 3	art. 2 ust. 3
art. 2 ust. 4	art. 2 ust. 4	art. 2 ust. 4
art. 3 ust. 1, część wprowadzająca	art. 3 ust. 1, część wprowadzająca	art. 3 ust. 1, część wprowadzająca
art. 3 ust. 1 lit. a) i b)	art. 3 ust. 1 lit. a) i b)	art. 3 ust. 1 lit. a) i b)
—	art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e)	art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e)
art. 3 ust. 1 lit. c) i d)	art. 3 ust. 1 lit. f) i g)	art. 3 ust. 1 lit. f) i g)
art. 3 ust. 1 lit. f)	art. 3 ust. 1 lit. h)	art. 3 ust. 1 lit. h)
art. 3 ust. 1 lit. e)	art. 3 ust. 1 lit. j)	art. 3 ust. 1 lit. i)
art. 3 ust. 1 lit. g)	art. 3 ust. 1 lit. i)	art. 3 ust. 1 lit. j)
—	—	art. 3 ust. 1 lit. k), l) i m)
—	art. 3 ust. 1 lit. k)	art. 3 ust. 1 lit. n)
art. 3 ust. 2	art. 3 ust. 2	art. 3 ust. 2
art. 4 akapit pierwszy	art. 4 akapit pierwszy	art. 4 ust. 1, część wprowadzająca oraz lit. a) i b)
—	—	art. 4 ust. 1 lit. c)
—	art. 4 akapit drugi	art. 4 ust. 2
art. 4 akapit drugi	art. 4 akapit trzeci	art. 4 ust. 3
art. 5	art. 5	—
art. 5a	—	art. 5
art. 6	art. 6	—
art. 7 ust. 1	art. 7 ust. 1	art. 6 ust. 1
art. 7 ust. 2 lit. a), b) i c)	art. 7 ust. 2 lit. a), b) i c)	art. 6 ust. 2 lit. a), b) i c)
—	—	art. 6 ust. 2 lit. d)
art. 7 ust. 3	art. 7 ust. 3	art. 6 ust. 3
art. 7 ust. 4	art. 7 ust. 4	art. 6 ust. 4
art. 7 ust. 5	art. 7 ust. 5	art. 6 ust. 5
art. 7 ust. 6	art. 7 ust. 6	art. 6 ust. 6

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009	Rozporządzenie (UE) nr 510/2011	Niniejsze rozporządzenie
art. 7 ust. 7	art. 7 ust. 7	art. 6 ust. 7
art. 8 ust. 1	art. 8 ust. 1	art. 7 ust. 1
art. 8 ust. 2	art. 8 ust. 2	art. 7 ust. 2
art. 8 ust. 3	art. 8 ust. 3	art. 7 ust. 3
art. 8 ust. 4 akapit pierwszy i drugi	art. 8 ust. 4 akapit pierwszy i drugi	art. 7 ust. 4 akapit pierwszy i drugi
art. 8 ust. 4 akapit trzeci	art. 8 ust. 4 akapit pierwszy	art. 7 ust. 4 akapit trzeci
art. 8 ust. 5 akapit pierwszy	art. 8 ust. 5	art. 7 ust. 5 akapit pierwszy
art. 8 ust. 5 akapit drugi	art. 8 ust. 6	art. 7 ust. 5 akapit drugi
art. 8 ust. 6	art. 8 ust. 7	—
art. 8 ust. 7	art. 8 ust. 8	art. 7 ust. 6 akapit pierwszy
—	—	art. 7 ust. 6 akapit drugi
art. 8 ust. 8	—	—
art. 8 ust. 9 akapit pierwszy	art. 8 ust. 9 akapit pierwszy	art. 7 ust. 7
art. 8 ust. 9 akapit drugi	art. 8 ust. 9 akapit drugi	art. 7 ust. 8
—	—	art. 7 ust. 9
—	—	art. 7 ust. 10
—	art. 8 ust. 10	art. 7 ust. 11
art. 9 ust. 1	art. 9 ust. 1	art. 8 ust. 1
art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, część wprowadzająca	art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, część wprowadzająca	art. 8 ust. 2 akapit pierwszy, część pierwsza
art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)	art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)	—
art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. b)	art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. b)	art. 8 ust. 2 akapit pierwszy, część druga
art. 9 ust. 2 akapit drugi	art. 9 ust. 2 akapit drugi	art. 8 ust. 2 akapit drugi
art. 9 ust. 3	art. 9 ust. 3	art. 8 ust. 3
art. 9 ust. 4	art. 9 ust. 4	art. 8 ust. 4
art. 10 ust. 1, część wprowadzająca	art. 10 ust. 1, część wprowadzająca	art. 9 ust. 1, część wprowadzająca
art. 10 ust. 1 lit. a)–e)	art. 10 ust. 1 lit. a)–e)	art. 9 ust. 1 lit. a)–e)
—	—	art. 9 ust. 1 lit. f)
art. 10 ust. 2	art. 10 ust. 2	art. 9 ust. 2
—	—	art. 9 ust. 3
art. 11 ust. 1	art. 11 ust. 1	art. 10 ust. 1
art. 11 ust. 2	art. 11 ust. 2	art. 10 ust. 2
art. 11 ust. 3	art. 11 ust. 3	art. 10 ust. 3 akapit pierwszy
—	—	art. 10 ust. 3 akapit drugi
art. 11 ust. 4 akapit pierwszy	—	art. 10 ust. 4 akapit pierwszy

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009	Rozporządzenie (UE) nr 510/2011	Niniejsze rozporządzenie
art. 11 ust. 4 akapit drugi, część wprowadzająca	—	art. 10 ust. 4 akapit drugi, część wprowadzająca
art. 11 ust. 4 akapit drugi lit. a)	—	art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. a)
art. 11 ust. 4 akapit drugi lit. b)	—	—
art. 11 ust. 4 akapit drugi lit. c)	—	art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. b)
—	—	art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. c)
art. 11 ust. 4 akapity trzeci i czwarty	—	art. 10 ust. 4 akapity trzeci i czwarty
art. 11 ust. 5	art. 11 ust. 4	art. 10 ust. 5
art. 11 ust. 6	art. 11 ust. 5	art. 10 ust. 6
art. 11 ust. 7	art. 11 ust. 6	art. 10 ust. 7
art. 11 ust. 8	art. 11 ust. 7	art. 10 ust. 8
art. 11 ust. 9	art. 11 ust. 8	art. 10 ust. 9
art. 12 ust. 1 akapit pierwszy	art. 12 ust. 1 akapit pierwszy	art. 11 ust. 1 akapit pierwszy
art. 12 ust. 1 akapit drugi	—	art. 11 ust. 1 akapit drugi
art. 12 ust. 1 akapit trzeci	art. 12 ust. 1 akapit drugi	art. 11 ust. 1 akapit trzeci
—	—	art. 11 ust. 1 akapit czwarty
art. 12 ust. 2	art. 12 ust. 2	art. 11 ust. 2, część wprowadzająca, lit. a), b) i c) oraz lit. d), część pierwsza
—	—	art. 11 ust. 2 lit. d), część ostatnia
art. 12 ust. 3	art. 12 ust. 3	art. 11 ust. 3
art. 12 ust. 4	art. 12 ust. 4	art. 11 ust. 4
—	—	art. 12
—	—	art. 13
art. 13 ust. 1	—	—
—	art. 13 ust. 1	—
—	—	art. 14, tytuł
—	—	art. 14 ust. 1 akapit pierwszy, część wprowadzająca
art. 13 ust. 2 akapity pierwszy i drugi	—	art. 14 ust. 1 lit. a)
—	art. 13 ust. 5	art. 14 ust. 1 lit. b)
		art. 14 ust. 1 lit. c) i d)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009	Rozporządzenie (UE) nr 510/2011	Niniejsze rozporządzenie
art. 13 ust. 2 akapit trzeci	art. 13 ust. 5	art. 14 ust. 2
—	—	art. 15 ust. 1
—	—	art. 15 ust. 2
—	—	art. 15 ust. 3
—	art. 13 ust. 2	—
—	—	art. 15 ust. 4, część pierwsza
art. 13 ust. 3	art. 13 ust. 6 akapit pierwszy	art. 15 ust. 4, część druga
—	art. 13 ust. 4	—
art. 13 ust. 4	art. 13 ust. 6 akapit drugi	—
art. 13 ust. 5	—	—
art. 13 ust. 6	art. 13 ust. 3	—
—	—	art. 15 ust. 5
—	—	art. 15 ust. 6
art. 13 ust. 7 akapit pierwszy	art. 13 ust. 6 akapit trzeci	art. 15 ust. 7
art. 13 ust. 7 akapit drugi	art. 13 ust. 7 akapit czwarty	art. 15 ust. 8
art. 14 ust. 1	art. 14 ust. 1	art. 16 ust. 1
art. 14 ust. 2	art. 14 ust. 2	art. 16 ust. 2
art. 14 ust. 3	art. 14 ust. 2a	art. 16 ust. 3
art. 14a ust. 1	art. 15 ust. 3	art. 17 ust. 1
art. 14a ust. 2	art. 15 ust. 1	art. 17 ust. 2
art. 14a ust. 3	artykuł 16	art. 17 ust. 3
art. 14a ust. 4	art. 15 ust. 2	art. 17 ust. 4
art. 14a ust. 5	art. 17	art. 17 ust. 5
art. 15	—	—
—	—	art. 18
art. 16	art. 18	art. 19
załącznik I	—	załącznik I część A pkt 1–5
—	—	załącznik I, część A pkt 6
—	załącznik I	załącznik I część B pkt 1–5
—	—	załącznik I część B pkt 6
załącznik II część A	—	załącznik II część A
załącznik II część B	—	—
załącznik II część C	—	załącznik II część B
—	załącznik II	załącznik III
—	—	załącznik IV
—	—	załącznik V