



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017 r.
COM(2017) 676 final

ANNEXES 1 to 5

ZAŁĄCZNIKI

do wniosku dotyczącego

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

↓ 443/2009 (dostosowany)
⇒ nowy

ZAŁĄCZNIK I

CZEŚĆ A. DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI ☒ DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH ☒

1. ⇒ Na rok kalendarzowy 2020 ⇐ Dla każdego nowego samochodu osobowego indywidualny poziom emisji CO₂, ~~mierzony w gramach na kilogram~~, ustala się ~~do celów obliczeń w niniejszym załączniku~~ zgodnie z następującym wzorem:

~~a) od 2012 do 2015 r.:~~

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

~~gdzie:~~

M	=	masa pojazdu w kilogramach (kg)
M₀	=	1372,0
A	=	0,0457

↓ 2015/6 art.1 (dostosowany)

~~b) od 2016 r.:~~

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

~~gdzie:~~

M	=	masa pojazdu w kilogramach (kg)
M₀	=	1 392,4
a	=	0,0457

↓ 333/2014 art. 1 ust. 13
⇒ nowy

~~od 2020 r.:~~

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

gdzie:

M	=	masa pojazdu ⇒ w stanie gotowym do jazdy ⇐ w kilogramach (kg)
M ₀	=	wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2 ⇒ 1 379,88 ⇐

a	=	0,0333
---	---	--------

↓ 443/2009 (dostosowany)

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w ~~danym roku kalendarzowym~~ 2020 r. ☒ oblicza się jako średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

↓ 2017/1502 art. 1 i załącznik pkt 1 (dostosowany)
⇒ nowy

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. określony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151¹ i obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3) akapit — drugi tiret ~~szóste~~ drugie wspomnianego rozporządzenia z wyłączeniem ograniczenia emisji CO₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. 5a i ~~12~~ 11 wspomnianego rozporządzenia;

NEDC_{CO₂} oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂ w 2020 r. określony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152² i obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3 akapit — drugi tiret ~~szóste~~ ☒ drugie ☒ wspomnianego rozporządzenia z wyłączeniem ograniczenia emisji CO₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. 5a i ~~12~~ 11 wspomnianego rozporządzenia;

NEDC_{2020target} oznacza indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 ~~lit. e)~~ i 2 niniejszego załącznika.

¹ 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 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, 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).

² 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).~~22~~

4. ~~Począwszy od~~ ⇒ Na lata kalendarzowe ⇐ 2021 ⇐ -2024 ⇐ r., indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

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

Gdzie:

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

a ~~zdefiniowano w pkt 1 lit. e)~~ wynosi 0,0333;

M_0 oznacza średnią wartość masy $\boxtimes$ w stanie gotowym do jazdy $\boxtimes$ (M), ~~zdefiniowaną w pkt 1,~~ nowych zarejestrowanych pojazdów w docelowym roku w kilogramach (kg);

M_0 ⇐ wynosi 1379,88 w 2021, a ⇐ ⇐ dla lat 2022, 2023 i 2024 ⇐ jego wartość zdefiniowano w ~~pkt 1,~~ $\boxtimes$ art. 13 ust. 1 lit. a) $\boxtimes$;

$M_{0,2020}$ oznacza średnią wartość masy $\boxtimes$ w stanie gotowym do jazdy $\boxtimes$ (M), ~~zdefiniowaną w pkt 1,~~ nowych zarejestrowanych pojazdów w 2020 r. w kilogramach (kg);

$M_{0,2020}$ ⇐ wynosi 1379,88 ⇐ ~~oznacza wartość M_0 mającą zastosowanie w roku referencyjnym 2020.~~

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

Poziom docelowy w ramach odstępstwa₂₀₂₁ = $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ·

$$\left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ zdefiniowano w pkt 3;

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ oznacza indywidualny poziom emisji na 2021 r. przyznany przez Komisję na podstawie art. ~~11~~ 10 niniejszego rozporządzenia.

↓ nowy

6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów i docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ dla producenta oblicza się w następujący sposób:

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

6.1.1. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów w latach 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 oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych samochodów poszczególnych producentów, docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych dla każdego producenta w 2021 r. zgodnie z pkt 4;

współczynnik redukcji₂₀₂₅ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 4 lit. a).

6.1.2. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów 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 oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych samochodów poszczególnych producentów, docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych dla każdego producenta w 2021 r. zgodnie z pkt 4;

współczynnik redukcji₂₀₃₀ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 5 lit. a).

6.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji od 2025 r.

6.2.1. 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 jest określony zgodnie z pkt 6.1.1

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

Gdzie:

a₂₀₂₁ oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniana) i indywidualnych poziomów emisji CO₂ (zmienna

zależna) każdego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.

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

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM₀ oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.2.2. 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 określa się zgodnie z pkt 6.1.2;

a₂₀₃₀ równa się $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

Gdzie:

a₂₀₂₁ oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO₂ (zmienna zależna) każdego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.

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

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM₀ oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.3. Docelowy indywidualny poziom emisji 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 wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.1 na okres od roku 2025 do roku 2029 i zgodnie z pkt 6.2.2 od 2030 r.

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

Gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowo zarejestrowanych samochodów osobowych obliczony jako całkowita liczba bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{specific}$ zgodnie z poniższym wzorem, podzielona przez całkowitą liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku;

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

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

↓ 510/2011 (dostosowany)
⇒ nowy

~~ZALĄCZNIK I~~

CZĘŚĆ B. DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI CO₂ ☒ DLA LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH ☒

1. ⇒ W 2020 r. ⇐ ~~Orientacyjne~~ i indywidualne poziomy emisji CO₂ dla każdego lekkiego ~~samochodu dostawczego~~ pojazdu użytkowego, ~~podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą~~ następującym wzorem:

~~a) od 2014 r. do 2017 r.:~~

$$\text{orientacyjny indywidualny poziom emisji CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

~~gdzie:~~

M	=	masa pojazdu w kilogramach (kg)
M₀	=	1706,0
a	=	0,093;

↓ 748/2017 art. 1

~~b) od 2018 r.:~~

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

~~Gdzie:~~

M	=	masa pojazdu w kilogramach (kg)
M₀	=	1766,4

a	=	0,093;
---	---	--------

↓ 253/2014 art. 1 ust. 7
(dostosowany)
⇒ nowy

e) ~~od roku 2020:~~

~~orientacyjny~~ indywidualny poziom emisji CO₂ = 147 + a · (M - M₀)

gdzie:

M	=	masa pojazdu ⇒ w stanie gotowym do jazdy ⇐ w kilogramach (kg)
M ₀	=	wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 5 ⇒ 1 766,4 ⇐
a	=	0,096.

↓ 510/2011
⇒ nowy

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w ~~danym roku kalendarzowym~~ ⇒ 2020 r. ⇐ oblicza się jako średnią ~~orientacyjnych~~ indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego lekkiego ~~samochodu dostawczego~~ pojazdu użytkowego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

↓ 2017/1499 art. 1, załącznik pkt 1 (dostosowany)
⇒ nowy

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. określony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 bez uwzględniania ograniczenia emisji CO₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. ~~12~~ 11 wspomnianego rozporządzenia;
- NEDC_{CO₂} oznacza średni indywidualny poziom emisji CO₂ w 2020 r. określony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152 bez uwzględniania ograniczenia emisji CO₂

wynikającego z zastosowania przepisów art. ~~12~~ 11 wspomnianego rozporządzenia;

$NEDC_{2020target}$ oznacza indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 ~~lit. e)~~ i 2 niniejszego załącznika.

4. ~~Począwszy od~~ ⇒ Dla lat kalendarzowych ⇔ 2021 ⇔ –2024 ⇔, indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Indywidualny poziom emisji} = WLTP_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

Gdzie:

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

a wynosi 0,096 ~~oznacza a zdefiniowane w pkt 1 lit. e)~~;

M_{θ} oznacza średnią wartość masy ⇔ w stanie gotowym do jazdy ⇔ (M) , ~~zdefiniowaną w pkt 1~~, nowych zarejestrowanych lekkich ~~samochodów dostawczych pojazdów użytkowych~~ w docelowym roku w kilogramach (kg);

M_0 ~~oznacza M_0 zdefiniowane w pkt 1 lit. e)~~ ⇔ wynosi 1 766,4 w 2020 r., a w latach 2021, 2022 i 2023 jest to wartość przyjęta na podstawie art. 13 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, natomiast w roku 2024 jest to wartość przyjęta na podstawie art. 13 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia ⇔;

$M_{\theta 2020}$ oznacza średnią wartość masy ⇔ w stanie gotowym do jazdy ⇔ (M) , ~~zdefiniowaną w pkt 1~~, nowych zarejestrowanych lekkich ~~samochodów dostawczych pojazdów użytkowych~~ w 2020 r. w kilogramach (kg);

$M_{0,2020}$ ⇔ wynosi 1 766,4 ⇔ ~~oznacza wartość M_0 mającą zastosowanie w roku referencyjnym 2020.~~

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

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

Gdzie:

$WLTP_{CO_2}$ oznacza $WLTP_{CO_2}$ zdefiniowane w pkt 3;

$NEDC_{CO_2}$ oznacza $NEDC_{CO_2}$ zdefiniowane w pkt 3;

$NEDC_{2021target}$ oznacza docelowy indywidualny poziom emisji na 2021 r. przyznany przez Komisję na podstawie art. ~~1011~~ niniejszego rozporządzenia.

6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów i docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ dla producenta oblicza się w następujący sposób:

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

6.1.1. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów w latach 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 oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych dla każdego producenta w 2021 r. zgodnie z pkt 4.

współczynnik redukcji₂₀₂₅ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 4 lit. b);

6.1.2. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów 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 oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych dla każdego producenta w 2021 r. zgodnie z pkt 4;

współczynnik redukcji₂₀₃₀ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 5 lit. b).

6.2. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji od 2025 r.

6.2.1. 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 jest określony zgodnie z pkt 6.1.1

α oznacza a₂₀₂₅, w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest nie większa niż wartość TM₀ wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d) oraz a₂₀₂₁, w przypadku gdy średnia masa

próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d),

Gdzie:

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

a_{2021} oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO_2 (zmienna zależna) każdego nowo zarejestrowanego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.;

$\bar{\text{średnie poziomy emisji}}_{2021}$ oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO_2 wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w 2021 r. tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM_0 oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.2.2. 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 pojazdów₂₀₃₀ określa się zgodnie z pkt 6.1.2;

α oznacza a_{2030} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest nie większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d) oraz a_{2021} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d),

Gdzie:

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

a_{2021} oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO_2 (zmienna zależna) każdego nowo zarejestrowanego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.;

średnie poziomy emisji ₂₀₂₁	oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO ₂ wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w 2021 r. tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;
TM	oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;
TM ₀	oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji od 2025 r.

6.3.1. Od 2025 r. do 2029 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅)) · współczynnik ZLEV

Gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych zgodnie z pkt 6.2.1;

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

Gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako całkowita liczba bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV_{specific} zgodnie z poniższym wzorem, podzielona przez całkowitą liczbę lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w odpowiednim roku kalendarzowym;

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

x wynosi 15 %.

6.3.2. Od 2030 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀)) · Współczynnik ZLEV

Gdzie:

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

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

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

Gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako całkowita liczba bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{\text{specific}}$ zgodnie z poniższym wzorem, podzielona przez całkowitą liczbę lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w odpowiednim roku kalendarzowym;

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

x wynosi 30 %.

↓ 397/2013 art.1 i załącznik
(dostosowany)

ZAŁACZNIK II

**MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI ☒ Z
NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH ☒**

**CZĘŚĆ A – Gromadzenie danych dotyczących nowych samochodów osobowych oraz
określanie informacji związanych z monitorowaniem poziomu CO₂**

↓ 2017/1502 art. 1 i załącznik pkt
2 lit. a) (dostosowany)
⇒ nowy

1. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego ⇒ jako pojazd kategorii M1 ⇐ na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja (w stosownych przypadkach);
- d) marka i nazwa handlowa;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) całkowita 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 zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną (NEDC i WLTP);
- n) maksymalna moc netto;
- o) numer identyfikacyjny pojazdu;
- p) masa próbna WLTP;
- q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153;
- r) kategoria pojazdu zarejestrowanego;

↓ nowy

- s) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów;
- t) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach.

↓ 2017/1502 art. 1 i załącznik pkt 2 lit. a) (dostosowany)

~~W przypadku roku kalendarzowego 2017 dane, o których mowa w lit. g), odnośnie do wartości emisji CO₂ WLTP, oraz w lit. l), odnośnie do ograniczenia emisji WLTP wynikającego z eko-innowacji, a także dane, o których mowa w lit. n), o) i q) mogą jednak być podawane na zasadzie dobrowolności.~~

~~Począwszy od roku kalendarzowego 2018 Państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 87, wszystkie parametry wymienione w niniejszym punkcie w formie określonej w sekcji 2 części CB.~~

~~Państwa członkowskie udostępniają dane, o których mowa w lit. f), za lata kalendarzowe 2017 i 2018.~~

↓ 397/2013 art. 1 i załącznik (dostosowany)

2. Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą ~~z certyfikatu~~ świadectwa zgodności danego samochodu osobowego, ~~lub spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta danego samochodu osobowego.~~ Jeżeli nie stosuje się certyfikatu zgodności, państwa członkowskie powinny wprowadzić niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania. ~~Jeśli dla masy lub powierzchni postojowej, o której mowa w pkt 1 lit. i) w odniesieniu do samochodów osobowych, określona jest zarówno wartość minimalna, jak i wartość maksymalna, państwa członkowskie stosują dla celów niniejszego rozporządzenia tylko wartość maksymalną.~~ W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:

~~a) źródła wykorzystane do zebrania szczegółowych danych, o których mowa w pkt 1;~~

~~ba)~~ całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE;

~~eb)~~ całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;

~~dc)~~ całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach;³

~~e) odsetek wszystkich stacji paliw na ich terytorium, w których dostępne jest paliwo E85.~~

~~CZĘŚĆ B — Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania emisji CO₂ pochodzących z nowych samochodów osobowych~~

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

~~1. Liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych~~

~~Państwa członkowskie określają liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych na ich terytorium w określonym roku podlegającym monitorowaniu z podziałem na pojazdy podlegające homologacji typu WE, dopuszczeniu indywidualnemu oraz krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.~~

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

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

~~3. Stacje paliwowe na ich terytorium, w których dostępne jest paliwo E85, oznacza się zgodnie z art. 6 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010³.~~

↓ 2017/1502 art. 1 i załącznik pkt 2 lit. b) (dostosowany)
⇒ nowy

CZĘŚĆ BC — Format przekazywania danych

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

Sekcja 1 — Dane z monitoringu w formie zagregowanej

Państwo członkowskie ⁴	
Rok	
Źródło danych	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	

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

Odniesienie do części A pkt 1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu
a)	Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM)

³ ~~Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15.~~

⁴ Kody ISO 3166 alpha-2 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to, odpowiednio, „EL” i „UK”.

	Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego ¹
b)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie
c)	Rodzaj Typ
	Wariant
	Wersja
d)	Marka i nazwa handlowa
e)	Kategoria pojazdu z homologacją typu
f)	Całkowita liczba nowych rejestracji (dla lat 2017 i 2018)
g)	Masa w stanie gotowym do jazdy
h)	Indywidualne poziomy emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC ⇒ do dnia 31 grudnia 2020 r., z wyjątkiem pojazdów, które podlegają przepisom art. 5, dla których to pojazdów wartość NEDC określa się do dnia 31 grudnia 2022 r. zgodnie z art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 ⇐
	Indywidualne poziomy emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP (od 2019 r.)
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 ekoinnowacji
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ NEDC, dzięki ekoinnowacjom ⇒ do roku 2020 włącznie ⇐
	Całkowite graniczenie emisji CO ₂ WLTP, dzięki ekoinnowacjom (od 2019 r.)

n)	Maksymalna moc netto
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu (od 2019 r.)
p)	Masa próbna WLTP (od 2019 r.)
q)	Współczynnik odchylenia De (jeżeli występuje)
	Współczynnik weryfikacji (jeżeli występuje)
r)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego
<u>s)</u>	⇒ Numer identyfikacyjny rodziny pojazdów ⇐
<u>t)</u>	⇒ Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach ⇐

⊠ Uwagi: ⊠

¹ W przypadku homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie „Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego”, a w kolumnie „Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE” określa się jedno z poniższych: „AA-NSS” lub „AA-IVA”, w zależności od przypadku.

Załącznik IIIH

**MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI ☒ Z
LEKKICH ~~SAMOCODÓW DOSTAWCZYCH~~ POJAZDÓW UŻYTKOWYCH ☒**

**A. Gromadzenie danych dotyczących lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów
użytkowych i określanie informacji dotyczących monitorowania CO₂**

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 1
lit. a)
→₁ 2017/1499 art. 1 i załącznik
pkt 2 lit. a) ppkt (i)
→₂ 2017/1499
⇒ nowy

1. Szczegółowe dane

1.1. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii N₁

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

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja;
- d) marka;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
- g) indywidualny poziom emisji CO₂ →₁ (NEDC i WLTP) ← ;
- h) masa w stanie gotowym do jazdy;
- i) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;
- j) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół ~~os kierowana i rozstaw kół~~ druga ośi 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 zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną →₂ (NEDC i WLTP) ←;
- o) numer identyfikacyjny pojazdu; z

↓ 2017/1499 art. 1 i załącznik pkt 2 lit. a) ppkt (i)

- p) masa próbna WLTP;
- q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152;
- r) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów określony zgodnie z pkt 5.0 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;²

↓ nowy

- s) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach.

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 1 lit. a)

~~Stosuje się format określony w części C sekcja 2.~~

↓ 2017/1499 art. 1 i załącznik pkt 2 lit. a) ppkt (ii) (dostosowany)

~~W przypadku roku kalendarzowego 2017 dane, o których mowa w lit. g), odnośnie do wartości emisji CO₂ WLTP, oraz w lit. n), odnośnie do ograniczenia emisji WLTP wynikającego ze stosowania innowacji ekologicznych, a także dane, o których mowa w lit. p) i r), mogą być podawane na zasadzie dobrowolności.~~

~~Począwszy od roku kalendarzowego 2018, państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 87, wszystkie parametry wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części C sekcja 2 niniejszego załącznika.~~

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 1 lit. a)

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

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

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

W przypadku skompletowanych pojazdów kategorii 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.

↓ 510/2011 (dostosowany)
→₁ 205/2012 art. 1 i załącznik pkt 1 lit. a)

2. →₁ Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą ~~z certyfikatu~~ z świadectwa zgodności lub są spójne z certyfikatem zgodności ~~wydanym przez producenta danego lekkiego pojazdu użytkowego. Jeżeli nie stosuje się certyfikatu zgodności, państwa członkowskie powinny wprowadzić niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania.~~ ← W przypadku gdy w certyfikacie zgodności podano zarówno masę minimalną, jak i maksymalną lekkiego pojazdu użytkowego, do celów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie stosują tylko wartość maksymalną. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 1 lit. b)

3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:

~~a) źródła wykorzystane do zebrania szczegółowych danych, o których mowa w pkt 1;~~

~~ba)~~ całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych podlegających homologacji typu WE;

~~eb)~~ całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych podlegających wielostopniowej homologacji typu WE, o ile jest znana;

~~ec)~~ całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;

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

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 2
lit. a)

B. Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania CO₂ dla nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych

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

1. *Liczba zarejestrowanych nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych*

Państwa członkowskie określają liczbę nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych zarejestrowanych na ich terytorium w odnośnym roku podlegającym monitorowaniu z podziałem na pojazdy podlegające homologacji typu WE, dopuszczeniu indywidualnemu oraz krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach i, o ile jest znana, liczbę pojazdów budowanych wieloetapowo.

↓ 510/2011 (dostosowany)
⇒ nowy

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 skompletowanego pojazdu nie obciążając zbytnio producenta pojazdu podstawowego, Komisja opracowuje specjalną procedurę monitorowania i, ⇒ w stosownych przypadkach ⇐ dokona przeglądu oraz wprowadzi niezbędne zmiany do stosownych przepisów dotyczących homologacji typu ~~najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r.~~

~~Opracowując taką procedurę, Komisja określa w stosownych przypadkach sposób monitorowania wartości masy oraz CO₂ w oparciu o tabelę wartości CO₂ odpowiadającą różnym klasom bezwładności końcowej lub w oparciu o tylko jedną wartość CO₂ uzyskaną w wyniku dodania masy pojazdu podstawowego do dodanej masy standardowej w podziale na klasę N₁. W ostatnim przypadku masa ta byłaby również wykorzystana dla części C niniejszego załącznika.~~

~~Komisja zapewnia ponadto, aby producent pojazdu podstawowego miał terminowy dostęp do wartości masy i indywidualnego poziomu emisji CO₂ pojazdu skompletowanego.~~

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 2
lit. c)
⇒ nowy

Niezależnie od tego, że ⇒, na potrzeby obliczenia wartości poziomu emisji w 2020 r. zgodnie z pkt 2 części B załącznika I, ⇐ dodana masa standardowa jest wykorzystana w części C niniejszego załącznika, w przypadkach, w których wartości tej masy nie da się określić, do wstępnego obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji, o którym mowa w art. 87 ust. 4, można stosować masę w stanie gotowym do jazdy pojazdu skompletowanego.

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

↓ 404/2014 art. 1 i załącznik pkt 3 (dostosowany)
→₁ 2017/1499 art. 1 i załącznik pkt 2 lit. b) ppkt (i)
→₂ 2017/1499
⇒ nowy

C. Formaty przekazywania danych

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

<i>Sekcja 1 — Dane z monitoringu w formie zagregowanej</i>	
Państwo członkowskie ⁵	
Rok	
Źródło danych	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych podlegających wielostopniowej homologacji typu (o ile jest znana)	

<i>Sekcja 2 — Szczegółowe dane z monitoringu — zapis dotyczący jednego pojazdu</i>	
Odniesienie do części A pkt 1.1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu ⁽¹⁾

⁵ ~~Dwuliterowe kody ISO 3166~~ Kody ISO 3166 alpha-2 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to, odpowiednio, „EL” i „UK”.

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
→ ₁ g) ←	→ ₁ Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC ← ⇒ do dnia 31 grudnia 2020 r. ⇐
	→ ₁ Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP (od 2018 r.) ←
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 (w cm ³)
m)	Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)
→ ₂ n) ←	→ ₂ Kod innowacji ekologicznych ←
	→ ₂ Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ NEDC, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych ← ⇒ do dnia 31 grudnia 2020 r. ⇐
	→ ₂ Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ WLTP, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych (od 2018 r.) ←
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu

↓ 2017/1499 art. 1 i załącznik pkt 2 lit. b) ppkt (iii)

p)	Masa próbna WLTP
q)	Współczynnik odchylenia De (o ile jest znany)
	Współczynnik weryfikacji (o ile jest znany)
r)	Numer identyfikacyjny rodziny pojazdów

↓ nowy

s)	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach
----	---

↓ 404/2014 art.1 i załącznik pkt 3 (dostosowany)

Pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE ⁶	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

⁶ W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo masę w stanie gotowym do jazdy i technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego można zastąpić dodaną masą standardową określoną w informacjach dotyczących homologacji typu zgodnie z pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.

najmniej informacje określone w tym formacie w odniesieniu do pojazdu skompletowanego.

- (2) W przypadku homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie „Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego”, a w kolumnie „Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE” określa się jedno z poniższych: „AA-NSS” lub „AA-IVA”, w zależności od przypadku.
- (3) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać nazwę producenta pojazdu podstawowego (niekompletnego/kompletnego). Jeżeli nazwa producenta pojazdu podstawowego nie jest znana, podać tylko nazwę producenta pojazdu skompletowanego.
- (4) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego.
- (5) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo masę w stanie gotowym do jazdy i technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego można zastąpić dodaną masą standardową określoną w informacjach dotyczących homologacji typu zgodnie z pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.



ZALĄCZNIK IV

Uchylone rozporządzenia i 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 003 z 7.1.2015, s. 1)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1502	(Dz.U. L 221 z 26.8.2017, s. 4)
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 072 z 10.3.2012, s. 2)
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014	(Dz.U. L 084 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. 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. e)	Art. 3 ust. 1 lit. j)	–
Art. 3 ust. 1 lit. f) i g)	Art. 3 ust. 1 lit. h) i i)	Art. 3 ust. 1 lit. h) i i)
–	–	Art. 3 ust. 1 lit. j), k) i l)
Art. 3 ust. 1 lit. k)	–	–
Art. 3 ust. 2	Art. 3 ust. 2	Art. 3 ust. 2
Art. 4 ust. 1	–	–
–	–	Art. 4 ust. 1, część wprowadzająca
–	–	Art. 4 ust. 1 lit. a)
–	Art. 4 akapit pierwszy	Art. 4 ust. 1 lit. 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
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. 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. 8 ust. 6	Art. 8 ust. 7	–
Art. 8 ust. 7	–	Art. 7 ust. 6 akapit pierwszy
–	–	Art. 7 ust. 6 akapit drugi
–	Art. 8 ust. 8	–
Art. 8 ust. 8	–	–
Art. 8 ust. 9	Art. 8 ust. 9	Art. 7 ust. 7

–	–	Art. 7 ust. 8
–	Art. 8 ust. 10	Art. 7 ust. 9
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
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
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), b), c), d) i e)	Art. 10 ust. 1 lit. a), b), c), d) i e)	Art. 9 ust. 1 lit. a), b), c), d) i e)
–	–	Art. 9 ust. 1 lit. f)
Art. 10 ust. 2	Art. 10 ust. 2	Art. 9 ust. 2
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
Art. 11 ust. 4 akapit pierwszy	–	Art. 10 ust. 4 akapit pierwszy
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. 11 ust. 4 akapit trzeci i czwarty	–	Art. 10 ust. 4 akapit 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
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 ust. 1
–	–	Art. 12 ust. 2
–	–	Art. 12 ust. 3
Art. 13 ust. 1	–	–
–	–	Art. 13, tytuł
–	–	Art. 13 ust. 1 akapit pierwszy, część wprowadzająca
Art. 13 ust. 2 akapit pierwszy	–	Art. 13 ust. 1 lit. a)
–	Art. 13 ust. 2	Art. 13 ust. 1 lit. b)
		Art. 13 ust. 1 lit. c) i d)
Art. 13 ust. 2 akapit drugi	–	–
Art. 13 ust. 2 akapit trzeci	–	Art. 13 ust. 2

–	Art. 13 ust. 1	Art. 14 ust. 1
–	Art. 13 ust. 4	–
–	Art. 13 ust. 5	–
Art. 13 ust. 3	Art. 13 ust. 6	Art. 14 ust. 2
Art. 13 ust. 4	–	–
Art. 13 ust. 5	–	–
Art. 13 ust. 6	Art. 13 ust. 3	–
Art. 13 ust. 7	–	Art. 14 ust. 3
Art. 14 ust. 1	Art. 14 ust. 1	Art. 15 ust. 1
Art. 14 ust. 2	Art. 14 ust. 2	Art. 15 ust. 2
Art. 14 ust. 3	Art. 14 ust. 3	Art. 15 ust. 3
Art. 14a ust. 1	Art. 15 ust. 3	Art. 16 ust. 1
Art. 14a ust. 2	Art. 15 ust. 1	Art. 16 ust. 2
Art. 14a ust. 3	Art. 16	Art. 16 ust. 3
Art. 14a ust. 4	Art. 15 ust. 2	–
Art. 14a ust. 5	Art. 17	–
–	–	Art. 17
Art. 15	–	Art. 17
Art. 16	Art. 18	Art. 18
Załącznik I	–	Załącznik I, część A
–	Załącznik I	Załącznik I, część B
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
