Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B 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 CO_2 z lekkich pojazdów dostawczych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 205/2012 z dnia 6 stycznia 2012 r.	L 72	2	10.3.2012
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014 z dnia 26 lutego 2014 r.	L 84	38	20.3.2014
►M3	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 404/2014 z dnia 17 lutego 2014 r.	L 121	1	24.4.2014
►M4	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/748 z dnia 14 grudnia 2016 r.	L 113	9	29.4.2017

▼B

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 CO_2 z lekkich pojazdów dostawczych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot i cele

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO_2 dla nowych lekkich samochodów dostawczych. Niniejsze rozporządzenie ustanawia średni poziom emisji CO_2 dla nowych lekkich samochodów dostawczych na poziomie 175 g/km, poprzez udoskonalenie technologii pojazdów, mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego przepisami wykonawczymi, oraz dzięki technologiom innowacyjnym.

▼M2

2. Począwszy od roku 2020, niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy średni poziom emisji CO_2 dla nowych lekkich samochodów dostawczych rejestrowanych w Unii na poziomie 147 g CO_2/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i przepisami wykonawczymi do niego oraz przy zastosowaniu innowacyjnych technologii.

▼B

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii N_1 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz do pojazdów kategorii N_1, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanych dalej „lekkimi samochodami dostawczymi"), które po raz pierwszy rejestruje się w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi samochodami dostawczymi").

2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w pkt 5 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

▼M2

4. Art. 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

▼B

Artykuł 3

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

▼B

a) „średni indywidualny poziom emisji CO_2” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO_2 wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest on producentem;

b) „certyfikat zgodności” oznacza certyfikat, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;

c) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, któremu udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE;

d) „pojazd kompletny” oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia stosownych wymogów technicznych dyrektywy 2007/46/WE;

e) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;

f) „producent” oznacza osobę lub podmiot, 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” oznacza masę gotowego do jazdy pojazdu razem z nadwoziem, podaną w certyfikacie zgodności i określoną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

h) „indywidualny poziom emisji CO_2” oznacza poziom emisji z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO_2 (wartość uśredniona) dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych;

i) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji CO_2, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem, lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 11 – docelowy indywidualny poziom emisji określony zgodnie z tym odstępstwem;

j) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn średniego rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w certyfikacie zgodności i określony w częściach 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

k) „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 powiązane z nim przedsiębiorstwa. W odniesieniu do producenta „przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:

a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:

(i) więcej niż połowę praw głosu; lub

▼B

(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 stosunku do producenta, prawa wymienione w lit. a);

c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma – bezpośrednio lub pośrednio – prawa wymienione 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 wymienione w lit. a);

e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby powiązanych z nim przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a)–d) oraz do jednej lub kilku osób trzecich.

Artykuł 4

Docelowe indywidualne poziomy emisji

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2014 r. i za każdy kolejny rok kalendarzowy każdy z producentów lekkich samochodów dostawczych zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO_2 nie przekraczał jego docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 11, zgodnie z tym odstępstwem.

W przypadku gdy indywidualny poziom emisji pojazdu skompletowanego nie jest dostępny, producent pojazdu podstawowego wykorzystuje średni indywidualny poziom emisji CO_2 pojazdu podstawowego w celu określenia jego indywidualnego poziomu emisji.

W celu określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 dla każdego z producentów uwzględnia się następujące ilości procentowe nowych lekkich samochodów dostawczych każdego z producentów, zarejestrowanych w danym roku:

— 70 % w 2014 r.,

— 75 % w 2015 r.,

— 80 % w 2016 r.,

— 100 % od 2017 r.

Artykuł 5

Superjednostki

Obliczając średni indywidualny poziom emisji CO_2, każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO_2 poniżej 50 g CO_2/km liczy się jako:

— 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,

— 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,

▼B

— 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,

— 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2017 r.,

— 1 lekki samochód dostawczy, począwszy od 2018 r.

W okresie obowiązywania systemu superjednostek maksymalna liczba nowych lekkich samochodów dostawczych o indywidualnym poziomie emisji CO_2 poniżej 50 g CO_2/km, jaka będzie brana pod uwagę w stosowaniu mnożników podanych w akapicie pierwszym, nie przekracza 25 000 lekkich samochodów dostawczych na producenta.

Artykuł 6

Docelowe indywidualne poziomy emisji dla lekkich samochodów dostawczych zasilanych paliwem alternatywnym

Aby określić, w jakim stopniu producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji CO_2, o których mowa w art. 4, indywidualne poziomy emisji CO_2 dla każdego lekkiego samochodu dostawczego mogącego wykorzystywać do jazdy mieszankę benzyny z 85 % bioetanolem („E85”) i spełniającego stosowne wymogi przepisów Unii lub europejskie normy techniczne, zostają obniżone do dnia 31 grudnia 2015 r. o 5 % z uwagi na większy potencjał w zakresie technologii i zmniejszania emisji w przypadku stosowania biopaliw. Poziomy te obniża się tylko w przypadku, gdy na przynajmniej 30 % stacji paliw w państwie członkowskim, w którym lekki samochód dostawczy został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju dla biopaliw, określone w stosownych przepisach Unii.

Artykuł 7

Grupy producentów

1. Producenci nowych lekkich samochodów dostawczych, inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 11, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 4.

2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych, pod warunkiem że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych, i musi zostać zawarta najpóźniej w dniu 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, w odniesieniu do 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 i będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9;

c) dowód, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki przewidziane w lit. b).

3. W przypadku gdy proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9, Komisja powiadamia o tym producentów.

▼B

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. 9, 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 żadne dane ani informacje, z wyjątkiem następujących informacji:

a) średni indywidualny poziom emisji CO_2;

b) docelowy indywidualny poziom emisji;

c) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.

6. Ust. 5 nie stosuje się w przypadku, gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.

7. Z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, w odniesieniu do której przekazano Komisji informacje, traktuje się – do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 4 – jako jednego producenta. Informacje dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do poszczególnych producentów, jak również wszelkich grup są ewidencjonowane, zgłaszane i udostępniane w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 8 ust. 4.

Artykuł 8

Monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do średnich poziomów emisji

1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2012 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich ewidencjonuje informacje dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na jego terytorium zgodnie z częścią A załącznika II. Informacje te udostępnia się producentom i ich wyznaczonym importerom lub przedstawicielom w każdym z państw członkowskich. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia przejrzystego funkcjonowania jednostek sprawozdawczych.

2. Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku 2013, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.

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

4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem i rejestr ten jest publicznie dostępny. Do dnia 30 czerwca 2013 r. i w każdym kolejnym roku Komisja oblicza wstępnie dla każdego producenta:

▼B

a) średni indywidualny poziom emisji CO_2 w poprzednim roku kalendarzowym;

b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;

c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO_2 w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku.

Komisja powiadamia każdego z producentów o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane w podziale na państwa członkowskie, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych lekkich samochodów dostawczych oraz ich indywidualnych poziomów emisji CO_2.

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.

6. Komisja uwzględnia wszelkie powiadomienia przekazane przez producentów i, do dnia 31 października, potwierdza lub zmienia wstępne wyliczenia zgodnie z ust. 4.

7. Dla roku kalendarzowego 2012 oraz 2013, a także na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z ust. 5, Komisja powiadamia producenta, w przypadkach gdy zdaniem Komisji średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.

8. W każdym z państw członkowskich właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie monitorowanych danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem to organ wyznaczony na mocy art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

9. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych, o których mowa w niniejszym artykule, oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Aby uwzględnić doświadczenia zgromadzone w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia, Komisja może zmienić załącznik II za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17.

10. Państwa członkowskie gromadzą także i przekazują dane, na podstawie niniejszego artykułu, dotyczące rejestracji pojazdów kategorii M_2 i N_2 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 9

Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji

1. W przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2014 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji odpowiednio na producenta lub zarządzającego grupą.

▼B

2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następujących wzorów:

a) od 2014 r. do 2018 r.:

(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO_2/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(ii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 2 g CO_2/km, ale nie więcej niż 3 g CO_2/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(iii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 1 g CO_2/km, ale nie więcej niż 2 g CO_2/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(iv) za przekroczenie poziomu emisji o nie więcej niż 1 g CO_2/km:

(przekroczenie poziomu emisji × 5 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

b) od 2019 r.:

(przekroczenie poziomu emisji × 95 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych.

Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

— „przekroczony poziom emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO_2 za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 12 – przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w jego części, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku, oraz

— „liczba nowych lekkich samochodów dostawczych” oznacza liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4.

3. Komisja przyjmuje szczegółowe ustalenia dotyczące pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

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

Artykuł 10

Publikacja wyników osiąganych przez producentów

1. Do dnia 31 października 2013 r. oraz do dnia 31 października każdego kolejnego roku Komisja publikuje wykaz zawierający w odniesieniu do każdego producenta:

▼B

a) jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;

b) jego średni indywidualny poziom emisji CO_2 w poprzednim roku kalendarzowym;

c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO_2 w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;

d) średni indywidualny poziom emisji CO_2 we wszystkich nowych lekkich samochodach dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;

e) średnią masę wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

2. Od dnia 31 października 2015 r. w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

Artykuł 11

Odstępstwa dla niektórych producentów

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż 22 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym, który:

a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub

b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż 22 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym; lub

c) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.

2. Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone na okres nie dłuższy niż pięć lat kalendarzowych. 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 mocy ust. 1;

c) szczegółowe informacje na temat lekkich samochodów dostawczych, które produkuje, w tym dotyczące masy i indywidualnych poziomów emisji CO_2 tych lekkich samochodów dostawczych; oraz

d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO_2 oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami zmniejszenia emisji, w tym z ekonomicznymi

▼B

i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO_2 oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych, przyznaje producentowi odstępstwo. ►M2 ——————— ◄

4. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem natychmiast powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na kwalifikowanie się tego producenta do odstępstwa.

5. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie ust. 4 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent nie kwalifikuje się już do odstępstwa, uchyla odstępstwo ze skutkiem od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.

6. W przypadku gdy producent nie osiąga swojego docelowego indywidualnego poziomu emisji, Komisja nakłada na producenta opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji określoną w art. 9.

7. Komisja przyjmuje zasady uzupełniające ust. 1–6 niniejszego artykułu, dotyczące między innymi interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów zmniejszania indywidualnych poziomów emisji CO_2, za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17.

8. Wnioski o odstępstwo wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 4, uchylenia przewidziane w ust. 5 oraz każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 6, a także akty przyjęte zgodnie z ust. 7, udostępnia się publicznie, z zastrzeżeniem rozporządzenia (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 ([1]).

Artykuł 12

Innowacje ekologiczne

▼M2

1. Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenie emisji CO_2 uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta nie może być wyższy niż 7 g CO_2/km.

2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1, do dnia 31 grudnia 2012 r. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Takie szczegółowe przepisy muszą być zgodne z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz opierać się na następujących kryteriach dotyczących technologii innowacyjnych:

([1]) Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

▼B

a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenie emisji CO_2 osiągnięte poprzez wykorzystywanie technologii innowacyjnych;

b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w zmniejszaniu emisji CO_2;

c) innowacyjne technologie nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru CO_2 ani obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem zmniejszenia emisji o 10 g CO_2/km, o którym mowa w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, lub być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii.

3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny i zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja zmienia zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu ze środków.

4. Komisja potwierdza zmniejszenie emisji osiągnięte w oparciu o kryteria, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 13

Przegląd i sprawozdawczość

▼M2

1. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu, jak również innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO_2 dla nowych lekkich samochodów dostawczych na okres po roku 2020. W tym względzie ocena niezbędnej wielkości redukcji musi być spójna z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO_2 stosowanych w lekkich samochodach dostawczych. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu. Sprawozdanie to zawiera wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu w zakresie lekkich samochodów dostawczych i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Przygotowując takie wnioski, Komisja powinna zapewnić, by były one możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie sprawiedliwe i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

▼B

2. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do 2014 r. wniosek w sprawie włączenia do niniejszego rozporządzenia, w celu osiągnięcia długoterminowego docelowego poziomu od 2020 r., pojazdów kategorii N_2 i M_2 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.

▼B

3. Do 2014 roku Komisja w następstwie oceny skutków opublikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej i ładowności, a także ich zastosowania jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.

4. Komisja opracuje do dnia 31 grudnia 2011 r. procedurę mającą na celu określenie reprezentatywnych wartości emisji CO_2, efektywności paliwowej i masy pojazdów skompletowanych, zapewniając jednocześnie, aby producent pojazdu podstawowego miał terminowy dostęp do masy i do indywidualnego poziomu emisji CO_2 pojazdu skompletowanego.

5. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, Komisja zmieni załącznik I za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania pozycji M_0, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Dostosowania te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2018 r., a następnie co trzy lata.

6. Komisja uwzględnia lekkie samochody dostawcze w przeglądzie procedur pomiaru emisji CO_2 zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

▼M2

_____

▼B

Komisja uwzględnia lekkie samochody dostawcze w przeglądzie dyrektywy 2007/46/WE zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

▼M2

Komisja określa – w drodze aktu wykonawczego – parametry korelacyjne niezbędne do odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO_2, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ([1]). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania wzorów zawartych w załączniku I, z zastosowaniem metody przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając jednocześnie, by w ramach starych i nowych procedur kontrolnych producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o porównywalnym stopniu surowości.

([1]) 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).

▼B

Artykuł 14

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Zmian Klimatu powołany na mocy art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotyczącej mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto ([1]). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼M2

2a. W przypadku niewydania opinii przez komitet, o którym mowa w ust. 1, Komisja nie może przyjąć projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼B

Artykuł 15

Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Prawo do przyjmowania aktów delegowanych, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 7, art. 13 ust. 5 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 czerwca 2011. Najpóźniej 6 miesięcy przed upływem tego pięcioletniego okresu Komisja sporządza sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy jednakowej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada odwołają je zgodnie z art. 16.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o nim równocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 16 i 17.

Artykuł 16

Odwołanie przekazanych uprawnień

1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 7, art. 13 ust. 5 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

2. Instytucja, która wszczęła procedurę wewnętrzną mającą na celu podjęcie decyzji o ewentualnym odwołaniu przekazanych uprawnień, dokłada starań, aby poinformować o tym drugą instytucję i Komisję w rozsądnym czasie przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując, które z przekazanych uprawnień mogą być odwołane oraz ewentualne przyczyny takiego odwołania.

([1]) Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1.

▼B

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Decyzja ta nie wpływa na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Zostaje ona opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 17

Sprzeciw wobec aktów delegowanych

1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia o nim.

Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten może być przedłużony o dwa miesiące.

2. Jeśli po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wchodzi w życie z dniem podanym w tym akcie.

Akt delegowany może zostać opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję o zamiarze niewyrażania sprzeciwu.

3. W przypadku sprzeciwu wobec aktu delegowanego przez Parlament Europejski albo przez Radę wyrażonego w terminie, o którym mowa w ust. 1, akt delegowany nie wchodzi w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, przedstawia powody tego sprzeciwu.

Artykuł 18

Wejście w życie

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

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI CO_2

1. Orientacyjne indywidualne poziomy emisji dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą:

   a) od 2014 r. do 2017 r.:

   orientacyjny indywidualny poziom emisji $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   gdzie:

   M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) ►M4 od 2018 r.:

   indywidualny poziom emisji $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   gdzie:

   M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093; ◄

▼M2

   c) od roku 2020:

   orientacyjny indywidualny poziom emisji $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

   gdzie:

   M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

   M_0 = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 5

   a = 0,096.

▼B

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w danym roku kalendarzowym oblicza się jako średnią orientacyjnych indywidualnych poziomów emisji CO_2 każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI

A. Gromadzenie danych dotyczących lekkich samochodów dostawczych i określanie informacji dotyczących monitorowania CO_2

▼M3

1. Szczegółowe dane

1.1. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii N_1

W przypadku pojazdów kompletnych z homologacją typu WE, zarejestrowanych w kategorii N_1 państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego 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 CO_2;

h) masa w stanie gotowym do jazdy;

i) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;

j) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół oś kierowana i rozstaw kół druga oś;

k) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;

l) pojemność silnika;

m) zużycie energii elektrycznej;

n) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO_2 w związku z daną technologią innowacyjną;

o) numer identyfikacyjny pojazdu.

Stosuje się format określony w części C sekcja 2.

1.2. Pojazdy, którym udzielono wielostopniowej homologacji typu, zarejestrowane jako pojazdy kategorii N_1

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych jako pojazdy kategorii N_1 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;

▼M3

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 którychkolwiek 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 N_1 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.

▼B

2. ►M1 Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą z certyfikatu zgodności lub są spójne z certyfikatem zgodności wydanym przez producenta danego lekkiego samochodu dostawczego. 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 samochodu dostawczego, 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 CO_2 dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

▼M3

3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:

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

b) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających homologacji typu WE;

c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających wielostopniowej homologacji typu WE, o ile jest znana;

d) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych dopuszczeniem indywidualnym;

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

B. Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania CO_2 dla nowych lekkich samochodów dostawczych

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

Państwa członkowskie określają liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych 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.

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Pojazdy skompletowane

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo indywidualne poziomy emisji CO_2 pojazdów skompletowanych są przyznane producentowi pojazdu podstawowego.

Aby zapewnić reprezentatywność wartości emisji CO_2, efektywności paliwowej oraz masy skompletowanego pojazdu nie obciążając zbytnio producenta pojazdu podstawowego, Komisja opracuje specjalną procedurę monitorowania i 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 CO_2, w oparciu o tabelę wartości CO_2 odpowiadającą różnym klasom bezwładności końcowej lub w oparciu o tylko jedną wartość CO_2 uzyskaną w wyniku dodania masy pojazdu podstawowego do dodanej masy standardowej w podziale na klasę N_1. 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 CO_2 pojazdu skompletowanego.

▼M3

Niezależnie od tego, że 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. 8 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.

C. Formaty 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 ([1])	
Rok	

▼M3

Źródło danych	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających wielostopniowej homologacji typu (o ile jest znana)	

([1]) Dwuliterowe kody ISO 3166 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 informacje w odniesieniu do 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
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)

▼M3

Odniesienie do części A pkt 1.1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu (1)
k)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania
l)	Pojemność silnika (w cm^3)
m)	Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)
n)	Kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych
	Zmniejszenie emisji dzięki technologii(-om) innowacyjnej(-ym)
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu
Pkt 2.17.2 załącznika I 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. W przypadku gdy nie można podać numeru identyfikacyjnego pojazdu, należy przekazać wszystkie szczegółowe dane dotyczące pojazdu kompletnego, pojazdu skompletowanego, a także pojazdu podstawowego zgodnie z częścią A pkt 1.2 lit. a), b) i c) niniejszego załącznika.

(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.