

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

► **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2019/631**

af 17. april 2019

om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13)

Ændret ved:

		nr.	Tidende side	dato
► <u>M1</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/22 af 31. oktober 2019	L 8	2	14.1.2020
► <u>M2</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1590 af 19. august 2020	L 360	8	30.10.2020
► <u>M3</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2173 af 16. oktober 2020	L 433	1	22.12.2020
► <u>M4</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1961 af 5. august 2021	L 400	14	12.11.2021
► <u>M5</u>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/851 af 19. april 2023	L 110	5	25.4.2023
► <u>M6</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/1634 af 5. juni 2023	L 203	1	16.8.2023
► <u>M7</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2502 af 7. september 2023	L 2502	1	13.11.2023



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU)
2019/631**

af 17. april 2019

**om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye
lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af
forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011**

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

Genstand og formål

1. Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner med henblik på at bidrage til at opfylde Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner, som fastlagt i forordning (EU) 2018/842, og målsætningerne i Parisaftalen og at sikre et velfungerende indre marked.

2. Fra den 1. januar 2020 fastsættes der ved denne forordning et EU-flådedækkende mål på 95 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler og et EU-flådedækkende mål på 147 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt indtil den 31. december 2020 i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 692/2008 samt gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 og fra den 1. januar 2021 målt i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151.

3. Denne forordning suppleres indtil den 31. december 2024 med yderligere foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km inden for Unionens integrerede tilgang, jf. Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 med titlen »Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer«.

4. Fra den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1.

5. Fra den 1. januar 2030 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på ►**M5** 55 % ◀ set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.2

▼B

- b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på ►**M5** 50 % ◀ set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2.

▼M5

5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

- a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

- b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

6. Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 anvendes der et benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer, som svarer til en andel på 25 % af flåden af nye personbiler og svarer til en andel på 17 % af flåden af nye lette erhvervskøretøjer, i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og del B i bilag I.

▼B*Artikel 2***Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende motorkøretøjer:

- a) klasse M₁, jf. ►**M5** artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858 ◀ (»personbiler«), som er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere er registreret uden for Unionen (»nye personbiler«)

▼M5

- b) klasse N₁, jf. artikel 4, stk. 1, litra b), punkt i), i forordning (EU) 2018/858 og som omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007 (»lette erhvervskøretøjer«), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen (»nye lette erhvervskøretøjer«). For nulemissionskøretøjer i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet.

▼B

2. En tidligere registrering uden for Unionen foretaget mindre end tre måneder før registreringen i Unionen tages ikke i betragtning.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på »køretøjer til særlig anvendelse«, jf. ►**M5** del A, punkt 5, i bilag I til forordning (EU) 2018/858 ◀.

4. Artikel 4, artikel 7, stk. 4, litra b) og c), artikel 8 og artikel 9, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler eller mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår, medmindre fabrikanten ansøger om og indrømmes en undtagelse i overensstemmelse med artikel 10.

*Artikel 3***Definitioner****▼M5**

1. I denne forordning finder definitionerne i forordning (EU) 2018/858 anvendelse. Desuden forstås ved:

▼B

a) »gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner«: i relation til en fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet

▼M5

▼B

h) »specifikke CO₂-emissioner«: en personbils eller et let erhvervskøretøjs CO₂-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforordningerne hertil og specificeret som CO₂-masseemissioner (blandet kørsel) på køretøjets typeattest. For personbiler eller lette erhvervskøretøjer, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, forstås ved »specifikke CO₂-emissioner« CO₂-emissioner målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, særlig i overensstemmelse med den samme måleprocedure, som indtil den 31. december 2020 er præciseret i forordning (EF) nr. 692/2008 og fra den 1. januar 2021 i forordning (EU) 2017/1151, eller i overensstemmelse med de procedurer, som Kommissionen har vedtaget for at fastlægge CO₂-emissionerne fra sådanne køretøjer

▼M5

▼B

j) »specifikt emissionsmål«: i relation til en fabrikant det årlige mål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, eller, hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i overensstemmelse med artikel 10, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelse

▼B

- k) »EU-flådedækkende mål«: de gennemsnitlige CO₂-emissioner, der skal nås inden for en given periode, for alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer
- l) »prøvningsmasse« eller »TM«: en personbils eller et let erhvervskøretøjs prøvningsmasse som anført på typeattesten og som defineret i punkt 3.2.25 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151
- m) »nul- og lavemissionskøretøj«: en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner fra 0 til 50 g CO₂/km, som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151.

▼M5**▼B**

2. I denne forordning forstås ved »en gruppe af forbundne fabrikanter« en fabrikant og dennes forbundne virksomheder. For så vidt angår en fabrikant forstås ved »forbundne virksomheder«:

- a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:
 - i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller
 - ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer den anden virksomhed, eller
 - iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger
- b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for fabrikanten
- c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser
- d) virksomheder, hvori fabrikanten sammen med en eller flere af de i litra a), b) eller c) omhandlede virksomheder, eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser
- e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller en eller flere af dennes forbundne virksomheder, jf. litra a)-d), og en eller flere tredjeparter.

*Artikel 4***Specifikke emissionsmål**

1. Fabrikanten sikrer, at dennes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner ikke overskrider følgende specifikke emissionsmål:

- a) for kalenderåret 2020, det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1 og 2, for så vidt angår personbiler, eller bilag I, del B, punkt 1 og 2, for så vidt angår lette erhvervskøretøjer, eller hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse

▼B

- b) for hvert kalenderår fra 2021 til 2024, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 3 og 4 i del A eller B, alt efter hvad der er relevant, eller, hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse og bilag I, punkt 5 i del A eller B
- c) for hvert kalenderår fra 2025, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B, eller hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse.

▼M5

Hvis det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B er negativt, sættes det specifikke emissionsmål med henblik på første afsnit, litra c), til 0 g/km.

▼B

2. Hvad angår lette erhvervskøretøjer gælder det, at hvis der ikke foreligger specifikke CO₂-emissioner for det trinvis færdigopbyggede køretøj, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke CO₂-emissioner for basiskøretøjet til fastlæggelse af køretøjets gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

3. Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning:

— 95 % i 2020

— 100 % fra 2021.

*Artikel 5***Superkreditter**

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO₂-emissioner på under 50 g CO₂/km som:

— 2 personbiler i 2020

— 1,67 personbiler i 2021

— 1,33 personbiler i 2022

— 1 personbil fra 2023

for dens registreringsår i perioden fra 2020 til 2022, med et loft på 7,5 g CO₂/km i løbet af denne periode for hver fabrikant som beregnet i overensstemmelse med artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153.

*Artikel 6***Pooldannelse**

1. Fabrikanter, som ikke har fået en undtagelse i henhold til artikel 10, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.

▼B

2. En aftale om at danne en pool kan gælde for et eller flere kalenderår, når hver aftales samlede varighed ikke overstiger fem kalenderår, og aftalen skal indgå senest den 31. december i det første kalenderår, hvori emissionerne sammenlægges i poolen. Fabrikanter, der danner en pool, forelægger Kommissionen følgende oplysninger:

- a) angivelse af, hvilke fabrikanter der deltager i poolen
- b) angivelse af den fabrikant, der er udpeget som forvalter af poolen, og som er kontaktpunkt for poolen og ansvarlig for at indbetale eventuelle afgifter for emissionsoverskridelser, der måtte blive pålagt i overensstemmelse med artikel 8
- c) dokumentation for, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b)
- d) den klasse af køretøjer registreret som M_1 eller N_1 , som poolen gælder for.

3. Opfylder den foreslåede forvalter af poolen ikke kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 8, underretter Kommissionen fabrikanterne herom.

4. Fabrikanterne i en pool informerer i fællesskab Kommissionen om enhver ændring af forvalteren af poolen eller dens finansielle status, for så vidt som ændringen kan påvirke dens evne til at opfylde kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 8, samt om eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller om opløsning af poolen.

5. Fabrikanter kan indgå poolordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med artikel 101 og 102 i TEUF, og når aftalerne gør det muligt for enhver fabrikant, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Unionens konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool navnlig, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:

- a) de gennemsnitlige specifikke CO_2 -emissioner
- b) det specifikke emissionsmål
- c) det samlede antal registrerede køretøjer.

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter.

7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til denne artikels stk. 3, anses fabrikanterne i en pool, som Kommissionen har fået forelagt oplysninger om, for at være én fabrikant, for så vidt angår opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til artikel 4. Overvågnings- og indberetningsoplysninger for individuelle fabrikanter samt alle pools vil blive registreret, indberettet og stillet til rådighed i det centrale register, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4.

▼B

8. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte nærmere betingelser for poolordninger, der indgås i henhold til denne artikels stk. 5. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

*Artikel 7***Overvågning og rapportering af gennemsnitlige emissioner**

1. For hvert kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil og hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II og III til denne forordning. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikanterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

2. Senest den 28. februar hvert år fastlægger hver medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i del A i bilag II og III, for det foregående kalenderår og fremsender disse til Kommissionen. Data skal fremsendes i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del B i bilag II og del C i bilag III.

3. Efter Kommissionens anmodning fremsender en medlemsstat også det fulde datamateriale, der er indsamlet i medfør af stk. 1.

4. Kommissionen fører et centralt register over de data, som medlemsstaterne har indberettet i medfør af denne artikel, og senest den 30. juni hvert år foretager den følgende foreløbige beregning for hver fabrikant:

- a) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår
- b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår
- c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår og de specifikke emissionsmål for samme år.

Kommissionen underretter hver fabrikant om sin foreløbige beregning for denne fabrikant. Underretningen skal indeholde data for hver medlemsstat om antallet af registrerede nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer og deres specifikke CO₂-emissioner.

Registeret skal være offentligt tilgængeligt.

5. Fabrikanterne kan inden tre måneder efter underretningen om den foreløbige beregning, jf. stk. 4, underrette Kommissionen om eventuelle fejl i dataene med angivelse af, i hvilken medlemsstat fejlen efter fabrikanternes mening er sket.

▼B

Kommissionen ser nærmere på eventuelle underretninger fra fabrikanterne og stadfæster eller ændrer senest den 31. oktober de foreløbige beregninger, jf. stk. 4.

6. Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed, som står for indsamlingen og fremsendelsen af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, og oplyser Kommissionen om den udpegede kompetente myndighed.

De udpegede kompetente myndigheder sikrer, at de data, der fremsendes til Kommissionen, er korrekte og komplette, og de angiver et kontaktpunkt, der skal være til rådighed til at svare hurtigt på anmodninger fra Kommissionen om afhjælpning af fejl og mangler i de fremsendte datasæt.

▼M5

6a. Hvis Kommissionen finder, at de foreløbige data, som medlemsstaterne har forelagt i henhold til stk. 2, eller de data, som fabrikanterne har underrettet om i henhold til stk. 5, er baseret på ukorrekte data i typegodkendelsesdokumentationen eller i typeattesterne, underretter Kommissionen den typegodkendende myndighed eller i givet fald fabrikanten og anmoder den typegodkendende myndighed eller i givet fald fabrikanten om at udfærdige en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede data. Korrektionserklæringen fremsendes til Kommissionen, og de korrigerede data anvendes til at ændre de foreløbige beregninger i henhold til stk. 4.

▼B

7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter nærmere regler om overvågning og indberetning af data i medfør af denne artikels stk. 1-6 og om anvendelsen af bilag II og III. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at ændre datakravene og -parametrene fastsat i bilag II og III.

9. Typegodkendelsesmyndighederne underretter straks Kommissionen om afvigelser fra de specifikke CO₂-emissioner i typeattesten, der konstateres i CO₂-emissionerne fra ibrugtagne køretøjer som led i den kontrol, der foretages i overensstemmelse med artikel 13.

Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter nærmere regler om procedurerne for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

▼M5

▼ **M5***Artikel 7a***Livscyklussen for CO₂-emissioner**

1. Kommissionen offentliggør senest den 31. december 2025 en rapport, der fastlægger en metode til brug for vurdering og konsistent datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne rapport.
2. Senest den 31. december 2025 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en fælles EU-metode til brug for vurdering og konsistent datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.
3. Fra den 1. juni 2026 kan fabrikanterne på frivillig basis forelægge Kommissionen CO₂-emissionsdata for hele livscyklussen for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer ved hjælp af metoden i stk. 2.

▼ **B***Artikel 8***Afgift for emissionsoverskridelse**

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for et givet kalenderår dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller forvalteren af poolen, alt efter hvad der er relevant, en afgift for emissionsoverskridelsen.
2. Afgiften for emissionsoverskridelsen i henhold til stk. 1 beregnes efter følgende formel:

(emissionsoverskridelse × 95 EUR) × antal nyregistrerede køretøjer.

I denne artikel forstås ved:

- »emissionsoverskridelse«: det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner — under hensyntagen til CO₂-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 11 — oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del heraf, som forpligtelsen i henhold til artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og
- »antal nyregistrerede køretøjer«: det antal nye personbiler eller nye lette erhvervskøretøjer, opgjort særskilt som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i den pågældende periode, jf. indfasningskriteriet fastsat i artikel 4, stk. 3.

3. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, der er pålagt i henhold til stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

▼B

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

*Artikel 9***Offentliggørelse af fabrikanternes målopfyldelse**

1. Senest den 31. oktober hvert år offentliggør Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter en liste, hvor følgende angives:

- a) for hver fabrikant, de specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår
- b) for hver fabrikant, de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår
- c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år
- d) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår
- e) den gennemsnitlige masse i køreklar stand for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår indtil den 31. december 2020
- f) den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår.

2. I den liste, som offentliggøres i henhold til denne artikels stk. 1, anføres det også, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

3. Den i denne artikels stk. 1 omhandlede liste skal, for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022, også indeholde følgende:

- a) de EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030, jf. artikel 1, henholdsvis stk. 4, og 5, som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.1.1 og 6.1.2
- b) værdierne for a_{2021} , a_{2025} og a_{2030} som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.2.

*Artikel 10***Undtagelser for visse fabrikanter**

1. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end 10 000 nye personbiler eller 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, og som:

▼B

- a) ikke er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, eller
- b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end 10 000 nye personbiler eller 22 000 nye lette erhvervs-køretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, eller
- c) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling.

2. ► **M5** Der kan indrømmes en undtagelse, som der er ansøgt om i henhold til stk. 1, fra de specifikke emissionsmål, og som gælder til og med kalenderåret 2035. ◀ Ansøgningen, der forelægges Kommissionen, skal indeholde:

- a) fabrikantens navn og navnet på en kontaktperson
- b) dokumentation for, at fabrikanten kan komme i betragtning til en undtagelse i henhold til stk. 1
- c) nærmere oplysninger om de personbiler eller lette erhvervs-køretøjer, som fabrikanten fremstiller, herunder disse personbilers eller lette erhvervs-køretøjers prøvningsmasse og specifikke CO₂-emissioner, og
- d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktions-potentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type personbil eller let erhvervs-køretøj, der fremstilles.

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om i henhold til stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktions-potentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type personbil eller let erhvervs-køretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse.

Ansøgningen forelægges senest den 31. oktober i det første år, som undtagelsen skal gælde for.

▼M5

4. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1-4 og punkt 6.3, kan indgives for årene til og med kalenderåret 2028 af en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mellem 10 000 og 300 000 nye personbiler, der registreres i Unionen hvert kalenderår.

▼B

En sådan ansøgning kan indgives af en fabrikant for sig selv eller for sig selv sammen med enhver af fabrikantens forbundne virksomheder. Ansøgningen, der forelægges Kommissionen, skal indeholde:

- a) alle de i stk. 2, litra a) og c), anførte oplysninger, herunder, hvis relevant, oplysninger om enhver forbunden virksomhed

▼B

- b) for så vidt angår ansøgninger, der henviser til bilag I, del A, punkt 1-4, et mål, som udgør en reduktion på 45 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007, eller når flere forbundne virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 45 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007
- c) for så vidt angår ansøgninger, der henviser til nærværende forordnings bilag I, del A, punkt 6.3, et mål, som gælder i kalenderårene 2025-2028, og som er den reduktion, der er fastsat i nærværende forordnings artikel 1, stk. 4, litra a), for det mål, der er beregnet i overensstemmelse med nærværende stykkes litra b), under hensyntagen til CO₂-emissioner målt i henhold til forordning (EU) 2017/1151.

Hvis der ikke foreligger oplysninger om fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for 2007, fastsætter Kommissionen et tilsvarende reduktionsmål på grundlag af de bedste tilgængelige teknologier til reduktion af CO₂-emissioner, der anvendes i personbiler med tilsvarende masse, og i betragtning af de særlige forhold på markedet for den type biler, der fremstilles. Dette mål anvendes af ansøgeren til det i andet afsnit, litra b), anførte formål.

Kommissionen indrømmer fabrikanten undtagelse i de tilfælde, hvor det er godtgjort, at kriterierne for den i dette stykke nævnte undtagelse er opfyldt.

5. En fabrikant, der har opnået en undtagelse i overensstemmelse med denne artikel, underretter øjeblikkeligt Kommissionen om ændringer, som påvirker eller kunne påvirke fabrikantens berettigelse til undtagelsen.

6. Hvis Kommissionen på grundlag af en underretning, jf. stk. 5, eller på anden måde finder det godtgjort, at en fabrikant ikke længere er berettiget til en undtagelse, tilbagekalder Kommissionen undtagelsen med virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår, og den underretter fabrikanten herom.

7. Hvis fabrikanten ikke når sit specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, jf. artikel 8.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 om fastsættelse af regler for at supplere stk. 1-7 i nærværende artikel for så vidt angår fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser, indholdet af ansøgningerne og indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner.

Kommissionen tillægges også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at ændre bilag I, del A, med henblik på at fastsætte formlerne til beregning af de undtagelsesmål, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 4, andet afsnit, litra c).

▼B

9. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger, jf. stk. 5, tilbagekaldelser, jf. stk. 6, enhver pålæggelse af en afgift for emissionsoverskridelse jf. stk. 7, og foranstaltninger vedtaget i overensstemmelse med stk. 8, gøres tilgængelige for offentligheden i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 ⁽¹⁾.

*Artikel 11***Miljøinnovationer****▼M5**

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO₂-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier (»innovative teknologipakker«).

Der tages kun hensyn til disse teknologier, hvis den metodologi, der bruges til at vurdere dem, er i stand til at tilvejebringe resultater, som kan verificeres, gentages og sammenlignes.

Det samlede bidrag fra disse teknologier til reduktion af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner kan være op til:

- 7 g CO₂/km indtil 2024
- 6 g CO₂/km fra 2025 indtil 2029
- 4 g CO₂/km fra 2030 til og med 2034.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at nedjustere værdierne af det loft, der er omhandlet i dette stykkes tredje afsnit, med virkning fra 2025 for at tage hensyn til den teknologiske udvikling, samtidig med at der sikres en afbalanceret andel af dette loft i forhold til fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

▼B

2. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i denne artikels stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

- a) leverandøren eller fabrikanten skal holdes ansvarlig for de CO₂-besparelser, der er opnået ved anvendelse af innovative teknologier
- b) de innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO₂-reduktionen
- c) de innovative teknologier må ikke være omfattet af CO₂-målingerne i standardprøvecyklussen

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter (EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43).

▼B

- d) de innovative teknologier må ikke:
- i) være omfattet af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km, jf. artikel 1, stk. 3, eller
 - ii) være obligatoriske i henhold til andre EU-retlige bestemmelser.

Fra den 1. januar 2025 finder kriteriet omhandlet i første afsnit, nr. i), ikke anvendelse på effektivitetsforbedringer af luftkonditioneringsanlæg.

3. En leverandør eller en fabrikant, der anmoder om, at en foranstaltning godkendes som en innovativ teknologi eller en innovativ teknologipakke, forelægger Kommissionen en rapport, herunder en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. I tilfælde af en mulig interaktion mellem den pågældende foranstaltning og en anden innovativ teknologi eller en anden innovativ teknologipakke, der allerede er anerkendt, nævnes denne interaktion i rapporten, og verifikationsrapporten skal indeholde en evaluering af, i hvilket omfang denne interaktion ændrer den reduktion, der opnås ved hver foranstaltning.

4. Kommissionen attesterer den opnåede reduktion på grundlag af de opstillede kriterier, jf. stk. 2.

Artikel 12

CO₂-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold

1. Kommissionen overvåger og vurderer, om de værdier for CO₂-emissioner og brændstof- eller energiforbrug, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, er repræsentative for de faktiske forhold.

Kommissionen indsamler desuden regelmæssigt data om CO₂-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold i personbiler og lette erhvervskøretøjer, der anvender indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug, begyndende med nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret i 2021.

Kommissionen sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet under faktiske forhold udvikler sig over tiden.

2. Med det formål, der er omhandlet i stk. 1, sørger Kommissionen fra den 1. januar 2021 for, at følgende parametre vedrørende personbilers og lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold med regelmæssige mellemrum stilles til rådighed for denne af fabrikanterne eller de nationale myndigheder eller ved direkte dataoverførsel fra køretøjerne, alt efter omstændighederne:

- a) køretøjets identifikationsnummer
- b) brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug
- c) samlet tilbagelagt distance

▼ B

- d) for så vidt angår hybride elkøretøjer med ekstern opladning, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug samt tilbagelagt distance fordelt over de forskellige køremåder
- e) andre parametre, der er nødvendige for at sikre, at de i stk. 1 omhandlede forpligtelser kan opfyldes.

Kommissionen behandler de i henhold til første afsnit modtagne data med det formål at oprette anonymiserede og aggregerede datasæt, herunder pr. fabrikant, med henblik på stk. 1. Køretøjets identifikationsnummer anvendes kun med henblik på denne databehandling og opbevares ikke længere end nødvendigt til dette formål.

▼ M5

3. Med henblik på at forhindre, at forskellen i forhold til faktiske emissioner vokser, vurderer Kommissionen senest den 1. juni 2023, hvordan faktiske brændstof- og energiforbrugsdata indsamlet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 ⁽¹⁾ kan anvendes til at sikre, at værdier for køretøjers CO₂-emissioner og brændstof- eller energiforbrug, der er fastsat i medfør af forordning (EF) nr. 715/2007, med tiden forbliver repræsentative for faktiske emissioner for hver fabrikant.

Kommissionen overvåger og aflægger årligt rapport om, hvordan den i første afsnit omhandlede forskel udvikler sig fra 2021 og fremefter, og offentliggør, så snart der foreligger tilstrækkelige data, og senest den 31. december 2026 en rapport med en metode til justering af fabrikanterens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra 2030 ved hjælp af data under faktiske forhold indsamlet i henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 og vurdering af gennemførligheden af en sådan mekanisme.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne rapport, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag om indførelse af en sådan mekanisme.

▼ B

4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter den nærmere procedure for indsamling og behandling af de i denne artikels stk. 2 omhandlede data. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

*Artikel 13***Verifikation af CO₂-emissioner fra ibrugtagne køretøjer**

1. Fabrikanter skal sikre, at de CO₂-emissioner og værdier for brændstofforbrug, der fremgår af typeattesterne, svarer til CO₂-emissionerne fra og brændstofforbruget i ibrugtagne køretøjer som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151.

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 af 4. marts 2021 om overvågning og rapportering af data om CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervs køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 samt gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 (EUT L 77 af 5.3.2021, s. 8).

▼B

2. Efter ikrafttræden af de i stk. 4, første afsnit, omhandlede procedurer skal typegodkendelsesmyndighederne kontrollere for de køretøjsfamilier, for hvilke de er ansvarlige for typegodkendelsen, på grundlag af passende og repræsentative køretøjsprøver, at de værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, der fremgår af typeattesterne, svarer til CO₂-emissionerne fra og brændstofforbruget i ibrugtagne køretøjer i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, samtidig med at der bl.a. tages hensyn til tilgængelige data fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug.

Typegodkendelsesmyndighederne skal også kontrollere, om der i eller for prøvningskøretøjerne findes eventuelle strategier, som kunstigt forbedrer køretøjets præstationer i forbindelse med de prøvninger, der udføres med henblik på typegodkendelse, bl.a. ved at anvende data fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug.

3. Hvis der konstateres manglende overensstemmelse mellem værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, eller hvis der findes strategier, som kunstigt forbedrer et køretøjs præstationer som følge af de kontroller, der udføres i henhold til stk. 2, skal den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed, foruden at træffe de nødvendige foranstaltninger, der er fastsat i kapitel XI i forordning (EU) 2018/858, sikre, at typeattesterne korrigeres. ► **M5** Hvis dataene i typegodkendelsesdokumentationen ikke kan korrigeres i henhold til forordning (EU) 2018/858, udfærdiger den ansvarlige typegodkendende myndighed en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede data og fremsender denne erklæring til Kommissionen og de berørte parter. ◀

4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter procedurene for gennemførelse af de kontroller, der er omhandlet i denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Kommissionen tillægges beføjelser til, inden den vedtager de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af de procedurer, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit.

*Artikel 14***Tilpasning af værdierne M_0 og TM_0**

1. Værdierne M_0 og TM_0 , der er omhandlet i bilag I, del A og B, tilpasses som følger:

- a) senest den 31. oktober 2020 tilpasses værdien M_0 i bilag I, del A, punkt 4, til den gennemsnitlige masse i køreklar stand for alle nye personbiler, der er registreret i 2017, 2018 og 2019. Den nye værdi for M_0 finder anvendelse fra den 1. januar 2022 til den 31. december 2024

▼ B

- b) senest den 31. oktober 2022 tilpasses værdien M_0 i bilag I, del B, punkt 4, til den gennemsnitlige masse i køreklar stand for alle nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i 2019, 2020 og 2021. Den nye værdi for M_0 finder anvendelse i 2024
- c) senest den 31. oktober 2022 fastsættes den vejledende værdi TM_0 for 2025 som henholdsvis den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i 2021
- d) senest den 31. oktober 2024 og hvert andet år derefter tilpasses værdierne for TM_0 i bilag I, del A og B, punkt 6.2, til henholdsvis den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i de to foregående kalenderår, dvs. første gang 2022 og 2023. De nye værdier for TM_0 finder anvendelse fra den 1. januar i det kalenderår, der følger efter datoen for tilpasningen.

▼ M5

- 2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre bilag I som fastsat i nærværende artikels stk. 1.

*Artikel 14a***Fremskridtsrapport**

- 1. Senest den 31. december 2025 og derefter hvert andet år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene hen imod nulemissionsvejmobilitet. Rapporten skal navnlig indeholde en overvågning og en vurdering af behovet for eventuelle yderligere foranstaltninger for at lette en retfærdig omstilling, herunder ved hjælp af finansielle midler.
- 2. Kommissionen tager i rapporten hensyn til alle faktorer, der bidrager til omkostningseffektive fremskridt hen imod klimaneutralitet senest i 2050, herunder:
 - a) fremskridt med udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig i segmentet for lette erhvervskøretøjer, samt foranstaltningerne på EU-plan, medlemsstatsplan og lokalt plan for at lette medlemsstaternes overgang til lette nulemissionskøretøjer
 - b) fremskridt med hensyn til energieffektive og økonomisk overkommelige nul- og lavemissionskøretøjer
 - c) indvirkningen på forbrugerne, navnlig på lav- og mellemindkomsthusholdninger, herunder på elpriserne
 - d) analyse af brugtvoغنsmarkedet

▼ M5

- e) det potentielle bidrag i form af CO₂-besparelser fra yderligere foranstaltninger, der har til formål at sænke gennemsnitsalderen og dermed emissionerne fra flåden af lette køretøjer, f.eks. foranstaltninger til støtte for udfasningen af ældre køretøjer på en socialt retfærdig og miljømæssigt forsvarlig måde

- f) indvirkning på beskæftigelsen i bilsektoren, navnlig på mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder (SMV'er), og effektiviteten af foranstaltninger til støtte for omskoling og opkvalificering af arbejdsstyrken

- g) effektiviteten af de eksisterende finansielle foranstaltninger og behovet for yderligere tiltag, herunder passende finansielle foranstaltninger, på EU-plan, medlemsstatsplan eller lokalt plan for at sikre en retfærdig omstilling og afbøde eventuelle negative socioøkonomiske virkninger, navnlig i de mest berørte regioner og lokalsamfund

- h) fremskridt i den sociale dialog samt aspekter med henblik på yderligere at fremme en økonomisk bæredygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsvejmobilitet

- i) fremskridt med udrulningen af offentligt tilgængelig og privat opladnings- og optankningsinfrastruktur, herunder fremskridt i henhold til en forordning vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU og en omarbejdning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU ⁽¹⁾

- j) innovative teknologiers og bæredygtige alternative brændstoffers, herunder syntetiske brændstoffers, potentielle bidrag til at opnå klimaneutral mobilitet

- k) livscyklusemissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning, som indberettet i overensstemmelse med artikel 7a

- l) nærværende forordnings indvirkning på opfyldelsen af medlemsstaternes mål i henhold til forordning (EU) 2018/842 og en omarbejdning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

▼ M5

3. På datoen for forelæggelsen af den første fremskridtsrapport omhandlet i stk. 1 forelægger Kommissionen også i samarbejde med medlemsstaterne og alle relevante interessenter en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, der indeholder en analyse, der identificerer eventuelle finansieringsmangler med henblik på at sikre en retfærdig omstilling i bilindustriens forsyningskæde med særlig vægt på SMV'er og de regioner, der er mest berørt af omstillingen. Rapporten skal, hvor det er relevant, ledsages af forslag til passende finansielle foranstaltninger, der imødekommer de identificerede behov.

▼ B*Artikel 15***Revision og rapportering****▼ M5**

1. Kommissionen foretager i 2026 en revision af effektiviteten og virkningen af denne forordning på grundlag af rapporteringen hvert andet år og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen. Kommissionen vurderer navnlig de fremskridt, der er gjort inden for rammerne af denne forordning med hensyn til at nå de i artikel 1, stk. 5a, fastsatte reduktionsmål, under hensyntagen til den teknologiske udvikling, herunder hvad angår pluginhybridteknologier, og betydningen af en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsmobilitet. På grundlag af denne vurdering vurderer Kommissionen behovet for at revidere de i artikel 1, stk. 5a, fastsatte mål. Kommissionen vurderer også virkningerne af at fastsætte minimumstærskler for energieffektivitet for nye nulemissionspersonbiler og lette nulemissionserhvervskøretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et forslag om at ændre denne forordning.

6. Senest den 31. december 2024 reviderer Kommissionen direktiv 1999/94/EF og tager hensyn til behovet for at give forbrugerne præcise, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om brændstof- og energiforbrug, CO₂-emissioner og luftforurenende emissioner fra nye personbiler, der bringes i omsætning, herunder under faktiske forhold, og vurderer mulighederne for at indføre en mærkning for brændstoføkonomi og CO₂-emissioner til nye lette erhvervskøretøjer.

Revisionen ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.

▼ B

7. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af de lovpligtige prøvningsprocedurer til måling af specifikke CO₂-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 692/2008 samt, hvis relevant, forordning (EU) 2017/1151. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. nærværende forordnings artikel 16, stk. 2.

▼B

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at tilpasse formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af denne artikels stk. 7, samtidig med at det sikres, at der fastsættes tilsvarende strenge reduktionskrav for fabrikanter og køretøjer til forskellig brug under de gamle og de nye prøvningsprocedurer.

▼M5

9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre formlerne i bilag I, del B, hvis sådanne ændringer er nødvendige for at tage hensyn til proceduren for etapevise køretøjer i klasse N₁ i bilag III, del A.

▼B*Artikel 16***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer, der er omhandlet i artikel 44, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999⁽¹⁾. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

*Artikel 17***Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. ►**M5** artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8 og 9 ◀, tillægges Kommissionen for en periode på seks år fra den 15. maj 2019. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af seksårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimainsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

▼B

3. Den i ►**M5** artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8 og 9 ◀, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt, der vedtages i henhold til ►**M5** artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8 og 9 ◀, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikel 18***Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 ophæves med virkning fra den 1. januar 2020.

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

*Artikel 19***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2020.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B*BILAG I*

DEL A.

SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL FOR PERSONBILER

1. Med henblik på beregningerne i dette punkt og i punkt 2 fastsættes de specifikke CO₂-emissioner for hver ny personbil for kalenderåret 2020 i overensstemmelse med følgende formel:

$$\text{Specifikke CO}_2\text{-emissioner} = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i køreklar stand i kilogram (kg)

$$M_0 = 1\,379,88$$

$$a = 0,0333$$

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i 2020 beregnes som gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner fastsat i overensstemmelse med punkt 1 for hver ny personbil, som er registreret i dette kalenderår, og som vedkommende har fremstillet.
3. Det specifikke emissionsreferencemål for en fabrikant i 2021 beregnes således:

$$\text{Specifikt WLTP – emissionsreferencemål} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151 og beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, andet led, i nærværende forordning, uden at medtage CO₂-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 5 og 11

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 og beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, andet led, i nærværende forordning, uden at medtage CO₂-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 5 og 11

$\text{NEDC}_{2020\text{mål}}$ er det specifikke emissionsmål for 2020, beregnet i overensstemmelse med punkt 1 og 2.

▼M3

- 3a. For fabrikanter, for hvilke $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ eller $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er nul, skal det specifikke emissionsreferencemål i 2021 være $\text{NEDC}_{2020\text{mål}}$, jf. punkt 3.
- 3b. For en fabrikant, som for første gang markedsfører personbiler i Unionen i et af kalenderårene 2021-2024, skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 være gennemsnittet af alle specifikke emissionsreferencemål bestemt for alle fabrikanter i overensstemmelse med punkt 3 og vægtet efter antallet af nye personbiler, som blev registreret for disse fabrikanter i Unionen i 2020.

▼ M3

- 3c. Uanset punkt 3b skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 i tilfælde af en fabrikant, som for første gang markedsfører personbiler i Unionen i et af kalenderårene 2021-2024, men er dannet ved en fusion mellem to eller flere fabrikanter, hvoraf mindst én var ansvarlig for registrering af nye personbiler i Unionen i 2020, være én af følgende for den nye fabrikant:
- a) hvis to eller flere af de fusionerende fabrikanter var ansvarlige for registrering af nye personbiler i Unionen i 2020, skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 være gennemsnittet af de specifikke emissionsreferencemål bestemt for disse fabrikanter i overensstemmelse med punkt 3 og vægtet efter antallet af nye personbiler, som blev registreret for disse fabrikanter i Unionen i 2020
- b) hvis kun én af de fusionerende fabrikanter var ansvarlig for registrering af nye personbiler i Unionen i 2020, skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 være det, der er bestemt i overensstemmelse med punkt 3 for den pågældende fabrikant.

▼ M6

- 3d. For en pool, der er dannet i overensstemmelse med artikel 6, bestemmes det specifikke WLTP-emissionsreferencemål på grundlag af værdierne $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ og $NEDC_{2020target}$ beregnet for den pågældende pool som helhed.

Hvis der er tale om en pool, der er nyligt dannet i perioden fra 2021 til 2024, eller en ændring i medlemskabet af en pool, der eksisterede i 2020, beregnes det specifikke WLTP-emissionsreferencemål på grundlag af værdierne $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ og $NEDC_{2020target}$ for den nye pool som helhed.

▼ B

4. For kalenderårene 2021-2024 beregnes det specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

$$\text{Specifikt emissionsmål} = WLTP_{\text{referencemål}} + a [(M_{\circ} - M_0) - (M_{\circ 2020} - M_{0,2020})]$$

hvor:

$WLTP_{\text{referencemål}}$ er det specifikke WLTP-emissionsreferencemål for 2021, beregnet i overensstemmelse med punkt 3

a er 0,0333

M_{\circ} er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye personbiler, der registreres i det relevante målar i kilogram (kg)

▼ M4

M_0 er 1 379,88 i 2021 og 1 398,50 i 2022, 2023 og 2024

▼ B

$M_{\circ 2020}$ er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye personbiler, der registreres i 2020 i kilogram (kg)

$M_{0,2020}$ er 1 379,88.

▼ **M3**

5. Undtagelsesmål i henhold til artikel 10, stk. 3 eller 4.
- a) For en fabrikant, der har fået indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 10, stk. 3, for sit NEDC-baserede specifikke emissionsmål for kalenderåret 2021, eller en undtagelse i henhold til artikel 10, stk. 4, for sine specifikke emissionsmål i et af kalenderårene 2021-2024, beregnes det WLTP-baserede undtagelsesmål for disse år således:

$$\text{Undtagelsesmål} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

hvor:

- $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ som defineret i punkt 3
- $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ som defineret i punkt 3
- $\text{NEDC}_{\text{undtagelsesmål}}$ er det undtagelsesmål, der er indrømmet af Kommissionen i medfør af henholdsvis artikel 10, stk. 3 eller 4.

- b) Uanset litra a) skal i tilfælde, hvor en fabrikant har fået indrømmet en undtagelse fra de specifikke emissionsmål i et af kalenderårene 2021-2024 i medfør af artikel 10, stk. 4, men ikke var ansvarlig for registrering af nye personbiler i Unionen før 2021, undtagelsesmålet for et hvilket som helst af disse kalenderår beregnes i overensstemmelse med formlen i litra a), hvor følgende definitioner finder anvendelse:

- $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er den gennemsnitlige værdi af $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, jf. punkt 3, for alle individuelle fabrikanter, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020
- $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er den gennemsnitlige værdi af $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, jf. punkt 3, for alle individuelle fabrikanter, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020
- $\text{NEDC}_{\text{undtagelsesmål}}$ er undtagelsesmålet beregnet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 4, sammenholdt med artikel 6, stk. 3, i forordning (EU) nr. 63/2011.

▼ **M6**

- c) For en fabrikant, der har fået indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 10, stk. 4, for et af kalenderårene fra 2025 til 2028, beregnes det specifikke emissionsmål ($\text{Undtagelsesmål}_{2025-2028}$) således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{WLTP}_{\text{CO}_2}} \cdot \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}} \cdot \text{Mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

For en sådan fabrikant, der ikke var ansvarlig for registrering af nye personbiler i 2020, eller for hvilken $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ som defineret i punkt 3 eller $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ som defineret i punkt 3 er nul, beregnes det specifikke emissionsmål ($\text{Undtagelsesmål}_{2025-2028}$) således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{Mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

▼ M6

hvor:

$WLTP_{CO_2, measured}$	er den gennemsnitlige værdi for alle individuelle fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020, af $WLTP_{CO_2, measured}$ som defineret i punkt 6.0
$WLTP_{CO_2}$	er den gennemsnitlige værdi for alle individuelle fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020, af $WLTP_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$NEDC_{CO_2}$	er den gennemsnitlige værdi for alle individuelle fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020, af $NEDC_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$WLTP_{CO_2, ind}$	er lig med $WLTP_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$NEDC_{CO_2, ind}$	er lig med $NEDC_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$reduktionsfaktor_{2025}$	er den reduktion, der er omhandlet i artikel 1, stk. 4, litra a)
$Mål_{2021}$	er en reduktion på 45 % af den pågældende fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2 -emissioner i 2007.

▼ B

6. Fra den 1. januar 2025 beregnes de EU-flådedækkende mål og de specifikke emissionsmål for en fabrikant således:
- 6.0. EU-flådedækkende mål₂₀₂₁

Det EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye personbiler, der registreres i 2021) af de referenceværdier₂₀₂₁, som er fastsat for hver enkelt fabrikant, for hvilken der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4.

Referenceværdien₂₀₂₁ for hver enkelt fabrikant fastsættes således:

$$\text{referenceværdi}_{2021} = WLTP_{CO_2, \text{m\aa}lt} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, \text{fl\aa}dem\aa}l}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0, 2021})$$

hvor:

$WLTP_{CO_2, \text{m\aa}lt}$	er gennemsnittet, for hver fabrikant, af de målte blandet kørsel CO_2 -emissioner for hver ny personbil, der registreres i 2020, som fastsat og indberettet i overensstemmelse med artikel 7a i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153
$NEDC_{2020, \text{fl\aa}dem\aa}l$	er 95 g/km
$NEDC_{CO_2}$	er som defineret i punkt 3
$M_{\theta 2021}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand af fabrikantens nye personbiler, der er registreret i 2021 i kilogram (kg)
$M_{0, 2021}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand i kilogram (kg) for alle nye personbiler, der registreres i 2021 af disse fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4
a	er som defineret i punkt 4.

▼ B6.1. ► **M5** EU-flådedækkende mål fra 2025 ◀

6.1.1. EU-flådedækkende mål for 2025 til 2029

EU-flådedækkende mål₂₀₂₅ = EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₂₅)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er fastsat som defineret i punkt 6.0

Reduktionsfaktor₂₀₂₅ er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 4, litra a).

6.1.2. ► **M5** EU-flådedækkende mål fra 2030 til 2034 ◀

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ = EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₃₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.0

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 5, litra a).

▼ M5

6.1.3. EU-flådedækkende mål fra 2035

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ = EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₃₅)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.0

reduktionsfaktor₂₀₃₅ er som defineret i artikel 1, stk. 5a, litra a).

▼ B6.2. ► **M5** Specifikke emissionsreferencemål ◀

6.2.1. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025 til 2029

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₅ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1

a₂₀₂₅ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a₂₀₂₁ er hældningen på den bedste rette linje bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (uafhængig variabel) og de specifikke CO₂-emissioner (afhængig variabel) fra hver ny personbil, der registreres i 2021

▼ B

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner fra alle nye personbiler, der registreres i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4

TM er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram (kg) af alle fabrikantens nye personbiler, der registreres i det relevante kalenderår

▼ M7

TM₀ er 1 609,6 kg i 2025 og i de andre kalenderår værdien i kilogram (kg) fastsat i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra d).

▼ M5

6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

6.3.1. Specifikke emissionsmål fra 2025 til 2029:

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål · ZLEV-faktor

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for CO₂ fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

ZLEV-faktor er $(1 + y - x)$, medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye personbiler beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som ZLEV_{specifik} i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye personbiler, som er registreret i det relevante kalenderår:

$$ZLEV_{\text{specifik}} = 1 - \left(\frac{\text{specifikke CO}_2\text{-emissioner} \cdot 0,7}{50} \right)$$

For nye personbiler, der registreres i medlemsstater, der har en andel af nul- og lavemissionskøretøjer i deres flåde på under 60 % af EU-gennemsnittet i 2017 og mindre end 1 000 nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017⁽¹⁾, beregnes ZLEV_{specifik} til og med 2029 i overensstemmelse med følgende formel:

$$ZLEV_{\text{specifik}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifikke CO}_2\text{-emissioner} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

⁽¹⁾ Andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i en medlemsstats flåde af nye personbiler i 2017 beregnes som det samlede antal af nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017, divideret med det samlede antal af nye personbiler, der er registreret i samme år.

▼ **M5**

Hvis andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i en medlemsstats flåde af nye personbiler, der registreres i et år mellem 2025 og 2028, overstiger 5 %, er denne medlemsstat ikke berettiget til at anvende multiplikatoren på 1,85 i de efterfølgende år

x er 25 % i årene 2025 til 2029.

6.3.2. Specifikke emissionsmål fra 2030 til 2034

Specifikt emissionsmål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

a₂₀₃₀ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1

6.3.3. Specifikke emissionsmål fra 2035

Specifikt emissionsmål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3

a₂₀₃₅ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1

▼ B

DEL B.

SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL FOR LETTE ERHVERVSKØRETØJER

1. Med henblik på beregningerne i dette punkt og i punkt 2 fastsættes de specifikke CO₂-emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj fastsættes for kalenderåret 2020 i overensstemmelse med følgende formel:

$$\text{Specifikke CO}_2\text{-emissioner} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i køreklar stand i kilogram (kg)

$$M_0 = 1\,766,4$$

$$a = 0,096$$

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i 2020 beregnes som gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner fastsat i overensstemmelse med punkt 1 for hvert nyt let erhvervskøretøj, der er registreret i kalenderåret, og som fabrikanten har fremstillet.
3. Det specifikke emissionsreferencemål for en fabrikant i 2021 beregnes således:

$$\text{Det specifikke WLTP – emissionsreferencemål} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

hvor:

WLTP_{CO₂} er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, uden at medtage CO₂-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 11

NEDC_{CO₂} er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152, uden at medtage CO₂-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 11

NEDC_{2020mål} er det specifikke emissionsmål for 2020 beregnet i overensstemmelse med punkt 1 og 2.

▼ M3

- 3a. For fabrikanter, for hvilke WLTP_{CO₂} eller NEDC_{CO₂} er nul, skal det specifikke emissionsreferencemål i 2021 være NEDC_{2020mål}, jf. punkt 3.
- 3b. For en fabrikant, som for første gang markedsfører lette erhvervskøretøjer i Unionen i et af kalenderårene 2021-2024, skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 være gennemsnittet af alle specifikke emissionsreferencemål bestemt for alle fabrikanter i overensstemmelse med punkt 3 og vægтет efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer, som blev registreret for disse fabrikanter i Unionen i 2020.

▼ M3

- 3c. Uanset punkt 3b skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 i tilfælde af en fabrikant, som for første gang markedsfører lette erhvervskøretøjer i Unionen i et af kalenderårene 2021-2024, men er dannet ved en fusion mellem to eller flere fabrikanter, hvoraf mindst én var ansvarlig for registrering af nye lette erhvervskøretøjer i Unionen i 2020, være én af følgende for den nye fabrikant:
- hvis to eller flere af de fusionerende fabrikanter var ansvarlige for registrering af nye lette erhvervskøretøjer i Unionen i 2020, skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 være gennemsnittet af de specifikke emissionsreferencemål bestemt for disse fabrikanter i overensstemmelse med punkt 3 og vægtes efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer, som blev registreret for disse fabrikanter i Unionen i 2020
 - hvis kun én af de fusionerende fabrikanter var ansvarlig for registrering af nye lette erhvervskøretøjer i Unionen i 2020, skal det specifikke emissionsreferencemål for 2021 være det, der er bestemt i overensstemmelse med punkt 3 for den pågældende fabrikant.

▼ M6

- 3d. For en pool, der er dannet i overensstemmelse med artikel 6, bestemmes det specifikke WLTP-emissionsreferencemål på grundlag af værdierne $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ og $NEDC_{2020target}$ beregnet for den pågældende pool som helhed.

Hvis der er tale om en pool, der er nyligt dannet i perioden fra 2021 til 2024, eller en ændring i medlemskabet af en pool, der eksisterede i 2020, beregnes det specifikke WLTP-emissionsreferencemål på grundlag af værdierne $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ og $NEDC_{2020target}$ for den nye pool som helhed.

▼ B

4. For kalenderårene 2021-2024 beregnes det specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

$$\text{Specifikt emissionsmål} = WLTP_{\text{referencemål}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

hvor:

$WLTP_{\text{referencemål}}$ er det specifikke WLTP-emissionsreferencemål for 2021, beregnet i overensstemmelse med punkt 3

a er 0,096

▼ M1

M_o er den gennemsnitlige masse (M) af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i det relevante målar, i kilogram (kg)

hvor:

— M, hvis der er tale om et færdigopbygget køretøj, er køretøjets masse i køreklar stand

— M, hvis der er tale om et færdigopbygget basiskøretøj, som danner grundlag for et trinvis færdigopbygget køretøj, er basiskøretøjets masse i køreklar stand

— M, hvis der er tale om et delvist opbygget basiskøretøj, som danner grundlag for et trinvis færdigopbygget køretøj, er basiskøretøjets overvågningsmasse (M_{mon}), beregnet efter følgende formel:

▼ M1

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{basis}} \times B_0$$

hvor:

$\text{MRO}_{\text{basis}}$ er det pågældende basiskøretøjs masse i køreklar stand

B_0 er som defineret i bilag III, del A, punkt 1.2.4, litra a)

▼ M7

M_0 er 1 766,4 i 2020, 1 825,23 i 2021, 2022 og 2023 og 1 875,07 i 2024

▼ B

$M_{\text{ø}2020}$ er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2020, i kilogram (kg)

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

5. For en fabrikant, der har fået indrømmet en undtagelse for et specifikt NEDC-baseret emissionsmål for 2021, beregnes det WLTP-baserede undtagelsesmål således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ som defineret i punkt 3

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ som defineret i punkt 3

$\text{NEDC}_{2021\text{mål}}$ er det undtagelsesmål for 2021, der er indrømmet af Kommissionen i medfør af artikel 10.

6. Fra den 1. januar 2025 beregnes de EU-flådedækkende mål og de specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

- 6.0. EU-flådedækkende mål₂₀₂₁

Det EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2021) af de referenceværdier₂₀₂₁, som er fastsat for hver enkelt fabrikant, for hvilken der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4.

Referenceværdien₂₀₂₁ for hver enkelt fabrikant fastsættes således:

$$\text{referenceværdi}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{målt}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{flådemål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{ø}2021} - M_{0,2021})$$

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{målt}}$ er gennemsnittet, for hver fabrikant, af de målte blandet kørsel CO_2 -emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres i 2020, som fastsat og indberettet i overensstemmelse med artikel 7a i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152

$\text{NEDC}_{2020, \text{flådemål}}$ er 147 g/km

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er som defineret i punkt 3

$M_{\text{ø}2021}$ er den gennemsnitlige masse i køreklar stand af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2021, i kilogram (kg)

▼ B

$M_{0,2021}$ er den gennemsnitlige masse i køreklar stand i kilogram (kg) for alle nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2021 af fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4

a er som defineret i punkt 4.

6.1. ► **M5** EU-flådedækkende mål fra 2025 ◀

6.1.1. EU-flådedækkende mål for 2025 til 2029

EU-flådedækkende mål₂₀₂₅ = EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₂₅)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.0

Reduktionsfaktor₂₀₂₅ er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 4, litra b).

6.1.2. ► **M5** EU-flådedækkende mål fra 2030 til 2034 ◀

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ = EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₃₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.0

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 5, litra b).

▼ M5

6.1.3. EU-flådedækkende mål fra 2035

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ = EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₃₅)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.0

reduktionsfaktor₂₀₃₅ er som defineret i artikel 1, stk. 5a, litra b).

▼ B

6.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025

6.2.1. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025 til 2029

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₂₅ + α · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₅ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1

▼ B

α er a_{2025} , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM_0 , der er fastsat i henhold til artikel 14, stk. 1, litra d), og a_{2021} , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM_0 , der er fastsat i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra d)

hvor:

a_{2025} er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

a_{2021} er hældningen på den bedste rette linje bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (uafhængig variabel) og de specifikke CO_2 -emissioner (afhængig variabel) fra hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres i 2021

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er gennemsnittet af de specifikke CO_2 -emissioner fra alle nye lette erhvervskøretøjer i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4

▼ M6

TM er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram (kg) af alle fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i det relevante kalenderår.

Hvis der er tale om et færdigopbygget basiskøretøj, som danner grundlag for et trinvis færdigopbygget køretøj, er den prøvningsmasse, der skal tages i betragtning, det pågældende basiskøretøjs prøvningsmasse.

Hvis der er tale om et delvist opbygget basiskøretøj, som danner grundlag for et trinvis færdigopbygget køretøj, er den prøvningsmasseværdi, der skal tages i betragtning, værdien DM_{basis} bestemt i overensstemmelse med bilag III, del A, punkt 1.2.4, litra a)

▼ M7

TM_0 er 2 163,0 kg i 2025 og i de andre kalenderår værdien i kilogram (kg) fastsat i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra d).

▼ M5

6.2.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030 til 2034

Specifikke emissionsreferencemål = $\text{EU-flådedækkende mål}_{2030} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er som fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

α er a_{2030} hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM_0 , og a_{2021} hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM_0

hvor:

a_{2030} er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

▼ **M5**

a_{2021} er som defineret i punkt 6.2.1

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1.

6.2.3. Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

Specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er som fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3

α er $a_{2035,L}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM₀, og $a_{2035,H}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM₀

hvor:

$a_{2035,L}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}$

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1.

6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

6.3.1. Specifikke emissionsmål fra 2025 til 2029

Specifikt emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål - ($\varnothing_{\text{mål}}$ - EU-flådedækkende mål₂₀₂₅)) · ZLEV-faktor

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for CO₂ fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

$\varnothing_{\text{mål}}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

▼ **M5**

ZLEV-faktor er $(1 + y - x)$, medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye lette erhvervskøretøjer beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som $ZLEV_{\text{specifik}}$ i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret i det relevante kalenderår:

$$ZLEV_{\text{specifik}} = 1 - \left(\frac{\text{specifikkeCO}_2\text{-emissioner}}{50} \right)$$

x er 17 % i årene 2025 til 2029.

6.3.2. Specifikke emissionsmål fra 2030 til 2034

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål – ($\sigma_{\text{mål}}$ – EU-flådedækkende mål₂₀₃₀)

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2

$\sigma_{\text{mål}}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er som defineret i punkt 6.1.2.

6.3.3. Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål – ($\sigma_{\text{mål}}$ – EU-flådedækkende mål₂₀₃₅)

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.3

$\sigma_{\text{mål}}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.3

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er som defineret i punkt 6.1.3.

▼ B*BILAG II***OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF EMISSIONER FRA NYE
PERSONBILER****DEL A****Indsamling af data om nye personbiler og fastsættelse af oplysninger om
overvågning af CO₂-emissioner****▼ M3**

1a. ► **M6** Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hver ny personbil, der registreres som et køretøj i klasse M₁ på deres territorium, og fremsender dem til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i det format, der er angivet i del B, afsnit 2a: ◀

- 1) Fabrikant
- 2) Typegodkendelsesnummer og dets udvidelsesnummer
- 3) Type, variant og version
- 4) Mærke og handelsbetegnelse
- 5) Identifikator for køretøjets interpolationsfamilie

▼ M6

- 5a) Identifikator for køremodstandsfamilie eller identifikator for køremodstandsmatrixfamilie

▼ M3

- 6) Køretøjets identifikationsnummer
- 7) Kategori for godkendt køretøjstype
- 8) Kategori for registreret køretøj
- 9) Dato for første registrering

▼ M6

- 9a) Tegn svarende til de bestemmelser, der er anvendt ved typegodkendelse

▼ M3

- 10) Specifikke CO₂-emissioner
- 11) Brændstofforbrug
- 12) Masse i køreklar stand
- 13) Prøvningsmasse
- 14) Brændstoftype og brændstoffdriftsmåde
- 15) Elektrisk energiforbrug
- 16) Elektrisk rækkevidde
- 17) Miljøinnovationskode(r)
- 18) Miljøinnovative CO₂-emissionsbesparelser

▼ M6

▼ M3

- 20) Motorens slagvolumen
- 21) Maksimal nettoeffekt

▼ M6

▼ M6

2. De detaljerede data, der er omhandlet i punkt 1a, skal tages fra den pågældende personbils typeattest, medmindre andet er angivet i dette bilags del B, afsnit 2a.

▼ M3

- 2a. For køretøjer med dual-fuel-motor, der kører på benzin og flydende gas (LPG) eller på benzin og komprimeret naturgas (CNG), hvis typeattester angiver værdier for specifikke CO₂-emissioner for begge typer brændstof, indberetter medlemsstaterne værdien for LPG eller CNG, alt efter, hvad der er relevant.

For blandingsbrændstøfkøretøjer, der kører på benzin og ethanol (E85), indberetter medlemsstaterne de specifikke CO₂-emissioner for benzin.

▼ B

3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:
- det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af EF-typegodkendelse
 - det samlede antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler
 - det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af national typegodkendelse af små serier.

DEL B**Format til brug ved indsendelse af data**

For hvert år indberetter medlemsstaterne de i punkt 1 og 3 i del A nævnte oplysninger i følgende formater:

AFSNIT 1

AGGREGEREDE OVERVÅGNINGSDATA

Medlemsstat ⁽¹⁾	
År	
Samlet antal nye registreringer af nye personbiler omfattet af EF-typegodkendelse	
Samlet antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler	
Samlet antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af national typegodkendelse af små serier	

⁽¹⁾ ISO 3166 alpha-2 koder med undtagelse af Grækenland og Det Forenede Kongerige, hvis kode er henholdsvis »EL« og »UK«.

▼ M3

▼ **M3**

AFSNIT 2a

Detaljerede overvågningsdata — registrering af ét køretøj

	Detaljerede data pr. registreret køretøj	Datakilder
► M6 Henvisning til del A, punkt 1a ◀		Typeattest (bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (*)), medmindre andet er anført
1)	Fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse ⁽¹⁾	Navn tildelt af Kommissionen
	Fabrikantens navn ⁽²⁾	0.5 eller hvis der er tale om mere end ét navn på en fabrikant, navnet registreret under 0.5.1
2)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer	0.11
3)	Type	0.2
	Variant	
	Version	
4)	Mærke og handelsbetegnelse	0.1 og 0.2.1
5)	Identifikator for køretøjets interpolationsfamilie	0.2.3.1
▼ M6 5a)	Identifikator for køremodstandsfamilie eller identifikator for køremodstandsmatrixfamilie	0.2.3.4
		0.2.3.5
▼ M3 6)	Køretøjets identifikationsnummer	0.10
7)	Kategori for godkendt køretøjstype	0.4
8)	Kategori for registreret køretøj	Registreringsattest
9)	Dato for første registrering	Registreringsattest
▼ M6 9a)	Tegn svarende til de bestemmelser, der er anvendt ved typegodkendelse	47
▼ M3 10)	Specifikke CO ₂ -emissioner (g/km)	49.4 kombineret, eller hvis relevant, vægtet kombineret
11)	Brændstofforbrug (l/100 km eller m ₃ /100 km eller kg/100 km)	49.4 kombineret, eller hvis relevant, vægtet kombineret

▼ **M3**

		Datakilder
► M6 Henvisning til del A, punkt 1a ◀	Detaljerede data pr. registreret køretøj	Typeattest (bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (*)), medmindre andet er anført
12)	Masse i køreklar stand (kg)	13
13)	Prøvningsmasse (kg)	47.1.1

▼ **M6**

14)	Brændstoftype	26
	Brændstofdriфтsmåde	26.1 23 (for batteridrevne el-køretøjer) 23.1 (for hybride el-køretøjer med ekstern opladning)

▼ **M3**

15)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Rent elektrisk køretøj (PEV): 49.5.1 Eksternt opladeligt hybridkøretøj (OVC-HEV) 49.5.2
16)	Elektrisk rækkevidde (km)	Rent elektrisk køretøj (PEV): 49.5.1 Eksternt opladeligt hybridkøretøj (OVC-HEV) 49.5.2
17)	Miljøinnovationskode(r)	49.3.1
18)	Miljøinnovationsbesparelser (g CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

20)	Slagvolumen (cm ³)	25
21)	Maksimal nettoeffekt (kW)	27.1 og 27.3

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

Bemærkninger:

- (1) Liste offentliggjort af Kommissionen på CIRCABC.
- (2) I forbindelse med national typegodkendelse af små serier (NSS) eller individuel godkendelse (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen »fabrikantens navn«, hvorimod der i kolonnen »fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse« anføres følgende: henholdsvis »AA-NSS« eller »AA-IVA«, alt efter omstændighederne.
- (3) Hvis et køretøj er udstyret med aksler med forskellig sporvidde, angives akslen med den største sporvidde.

▼ **M6**

▼ **M3**

- (*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT) L 163 af 26.5.2020)

▼ B*BILAG III***OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF EMISSIONER FRA NYE LETTE ERHVERVSKØRETØJER**

A. Indsamling af data om nye lette erhvervskøretøjer og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO₂-emissioner

1. Detaljerede data

▼ M3**▼ M6**

1.1.a. Indberetning fra medlemsstaterne af køretøjer registreret som N₁-køretøjer

Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hvert nyt færdigopbygget eller trinvis færdigopbygget let erhvervskøretøj, der registreres som et N₁-køretøj på deres territorium, og fremsender dem til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i det format, der er angivet i del C, afsnit 2a:

(1) Fabrikant (for trinvis færdigopbyggede køretøjer: fabrikanten af basiskøretøjet)

▼ M3

(2) Typegodkendelsesnummer og dets udvidelsesnummer

(3) Type, variant og version

(4) Mærke og, hvis den findes, handelsbetegnelse

(5) Identifikator for køretøjets interpolationsfamilie

▼ M6

(5a) Identifikator for køremodstandsfamilie eller identifikator for køremodstandsmatrixfamilie

▼ M3

(6) Køretøjets identifikationsnummer

(7) Kategori for godkendt køretøjstype

▼ M6

(7a) Færdigopbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj

▼ M3

(8) Kategori for registreret køretøj

(9) Dato for første registrering

▼ M6

(9a) Tegn svarende til de bestemmelser, der er anvendt ved typegodkendelse

▼ M3

(10) Specifikke CO₂-emissioner

(11) Brændstofforbrug

▼ M6

(12) Det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand

(12a) For trinvis færdigopbyggede køretøjer basiskøretøjets masse i køreklar stand

▼ M3

(13) Prøvningsmasse

(14) Brændstoftype og brændstoffdriftsmåde

▼ M3

- (15) Elektrisk energiforbrug
- (16) Elektrisk rækkevidde
- (17) Miljøinnovationskode(r)
- (18) Miljøinnovative CO₂-emissionsbesparelser

▼ M6

▼ M3

- (20) Motorens slagvolumen
- (21) Maksimal nettoeffekt
- (22) Teknisk tilladt totalmasse

▼ M6

▼ M1

- 1.2. Trinvis færdigopbyggede køretøjer registreret som N1-køretøjer

▼ M6

▼ M3

▼ M6

▼ M1

- 1.2.2. Fabrikanters indberetning

▼ M6

For hvert nyt trinvis færdigopbygget køretøj, som medlemsstaterne har indberettet i overensstemmelse med punkt 1.1.a, skal fabrikanten af basiskøretøjet for hvert basiskøretøj med samme køretøjsidentifikationsnummer som det trinvis færdigopbyggede køretøj indberette de data, der er angivet i dette punkts litra a) og b), til Kommissionen. Dataene skal indberettes senest tre måneder efter, at fabrikanten er blevet underrettet om de foreløbige data, jf. artikel 7, stk. 4, andet afsnit.

▼ M1

- a) hvis det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på et delvist opbygget basiskøretøj:
 - i) køretøjets identifikationsnummer
 - ii) ► **M6** identifikator for køretøjets interpolationsfamilie som omhandlet i punkt 6.2.6 i FN-regulativ nr. 154 ◀
 - iii) de overvågede CO₂-emissioner, der bestemmes efter punkt 1.2.4

▼ M6

▼ M1

- vi) den overvågningsmasse, der bestemmes efter bilag I, del B, punkt 4.1

▼ M6

- vii) det delvist opbyggede basiskøretøjs masse i køreklar stand.

▼ M1

b) hvis det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på et færdigopbygget basiskøretøj:

- i) køretøjets identifikationsnummer
- ii) identifikator for køretøjsfamilien som omhandlet i dette afsnits litra a), nr. ii)
- iii) basiskøretøjets specifikke CO₂-emissioner

▼ M6

iv) det færdigopbyggede basiskøretøjs masse i køreklar stand.

▼ M1

1.2.3. Beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og det specifikke emissionsmål

Kommissionen anvender de værdier, der er indberettet af basiskøretøjsfabrikanter i henhold til punkt 1.2.2, til at beregne de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og det specifikke emissionsmål i det kalenderår, hvori det pågældende trinvis færdigopbyggede køretøj er registreret, medmindre de betingelser, der er nævnt i punkt 1.2.5, er opfyldt; i så fald skal dataene om de trinvis færdigopbyggede køretøjer anvendes.

▼ M6

Hvis de data, der er omhandlet i punkt 1.2.2, ikke indberettes af fabrikanten af basiskøretøjet, skal de specifikke CO₂-emissioner og den masse i køreklar stand, som indberettes af medlemsstaterne for det pågældende trinvis færdigopbyggede køretøj i overensstemmelse med punkt 1.1a, anvendes til at bestemme, om køretøjet er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, og til at beregne den pågældende basiskøretøjsfabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og specifikke emissionsmål.

▼ M1

1.2.4. Beregning af de overvågede CO₂-emissioner for delvist opbyggede basiskøretøjer

▼ M6

En fabrikant skal fra og med kalenderåret 2020 beregne de overvågede CO₂-emissioner for hvert enkelt af vedkommendes delvist opbyggede basiskøretøjer i henhold til interpolationsmetoden som omhandlet i punkt 3.2.3.2 eller 3.2.4 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154 efter samme metode, som anvendes i forbindelse med EF-typegodkendelse af basiskøretøjet med hensyn til dets emissioner, hvor udtrykkene forstås som defineret i nævnte punkter med følgende undtagelser:

a) Det individuelle køretøjs masse

Udtrykket »TM_{ind}«, der er omhandlet i punkt 3.2.3.2.2.1 eller 3.2.4.1.1.1 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154, erstattes af basiskøretøjets standardmasse, DM_{basis}. Er DM_{basis} lavere end prøvningsmassen for et køretøj med lav værdi i interpolationsfamilien (TM_L), erstattes TM_{ind} af TM_L. Er DM_{basis} højere end prøvningsmassen for et køretøj med høj værdi i interpolationsfamilien (TM_H), erstattes TM_{ind} af TM_H.

DM_{basis} bestemmes efter følgende formel:

$$DM_{\text{basis}} = MRO_{\text{basis}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{\text{basis}} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

▼ M6

hvor:

MRO_{basis} er basiskøretøjets masse i køreklar stand som defineret i punkt 3.2.5 i FN-regulativ nr. 154

B_0 er karrosseriets masseværdi på 1,375 indtil kalenderåret 2022 og 1,351 for kalenderårene 2023 til 2034

$TPMLM$ er den teknisk tilladte totalmasse som defineret i punkt 3.2.23 i FN-regulativ nr. 154.

b) Rullemodstand for det individuelle køretøj

Basiskøretøjets rullemodstand anvendes med henblik på punkt 3.2.3.2.2.2 eller 3.2.4.1.1.2 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154.

c) Det individuelle køretøjs aerodynamiske indvirkning

Hvis et delvist opbygget basiskøretøj tilhører en køremodstandsmatrixfamilie, fastsætter fabrikanten udtrykket » $A_{f,ind}$ « som omhandlet i punkt 3.2.4.1.1.3 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154, jf. en af følgende valgmuligheder:

- i) frontarealet for det køretøj, der er repræsentativt for køremodstandsmatrixfamilien, i m^2
- ii) middelværdien af frontarealet for et køretøj med høj værdi og et køretøj med lav værdi i interpolationsfamilien, i m^2
- iii) frontarealet for et køretøj med høj værdi i interpolationsfamilien, hvis interpolationsmetoden ikke anvendes, i m^2 .

Hvis der er tale om et delvist opbygget basiskøretøj, der ikke tilhører en køremodstandsmatrixfamilie, fastsættes udtrykket » $f_{2,ind}$ « som omhandlet i punkt 3.2.3.2.2.4 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154 som lig med en af følgende:

- i) middelværdien af udtrykkene » $f_{2,L}$ « og » $f_{2,H}$ « som omhandlet i nævnte punkt
- ii) udtrykket » $f_{2,H}$ « som omhandlet i nævnte punkt.

▼ M1

1.2.5. Den overvågede CO_2 -værdis repræsentativitet

Kommissionen vurderer hvert år repræsentativiteten af gennemsnittet af de overvågede CO_2 -emissioner, som er indberettet af fabrikanten af basiskøretøjet, sammenlignet med gennemsnittet af de specifikke CO_2 -emissioner for de pågældende trinvis færdigopbyggede køretøjer, der er registreret i det pågældende kalenderår. Kommissionen underretter fabrikanten af basiskøretøjet om en konstateret afvigelse mellem disse værdier.

▼ M1

Hvis der konstateres en afvigelse på 4 % eller derover i hvert af to på hinanden følgende kalenderår, anvender Kommissionen gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner fra trinvis færdigopbyggede køretøjer i det følgende kalenderår til at beregne de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for basiskøretøjets fabrikant eller puljen i det pågældende år.

▼ M6

2. De i punkt 1.1a nævnte detaljerede data tages fra det pågældende lette erhvervskøretøjs typeattest, medmindre andet er angivet i del C, afsnit 2a.

▼ M3

- 2a. For køretøjer med dual-fuel-motor, der kører på benzin og flydende gas (LPG) eller på benzin og komprimeret naturgas (CNG), hvis typeattester angiver værdier for specifikke CO₂-emissioner for begge typer brændstof, indberetter medlemsstaterne værdien for LPG eller CNG, alt efter, hvad der er relevant.

For blandingsbrændstøfkøretøjer, der kører på benzin og ethanol (E85), indberetter medlemsstaterne de specifikke CO₂-emissioner for benzin.

▼ B

3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:
 - a) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af EF-typegodkendelse
 - b) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af etapevis typegodkendelse, hvis de foreligger
 - c) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er genstand for individuel godkendelse
 - d) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af national typegodkendelse af små serier.

▼ M6**▼ B**

- C. Formater til brug ved indsendelse af data

For hvert år indberetter medlemsstaterne de i punkt 1 og 3 i del A nævnte oplysninger i følgende format:

▼ **B**

Afsnit 1
Aggregerede overvågningsdata

Medlemsstat ⁽¹⁾	
År	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer omfattet af EF-typegodkendelse	
Samlet antal nye registreringer af individuelt godkendte nye lette erhvervskøretøjer	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af national typegodkendelse af små serier	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af etapevis typegodkendelse (hvis de foreligger)	

⁽¹⁾ ISO 3166 alpha-2 koder med undtagelse af Grækenland og Det Forenede Kongerige, hvis kode er henholdsvis »EL« og »UK«.

▼ **M3**

Afsnit 2a

Detaljerede overvågningsdata — registrering af ét køretøj

		Datakilder
► M6 Henvisning til del A, punkt 1.1a ◀	Detaljerede data pr. registreret køretøj	Typeattest (bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683), medmindre andet er anført
▼ M6	1) Fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse ⁽¹⁾	Navn tildelt af Kommissionen
	Fabrikantens navn ⁽²⁾	0.5 eller for køretøjer, der er omfattet af etapevis typegodkendelse, 0.5.1 (basiskøretøjsfabrikantens navn)
▼ M3	2) Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer	0.11
	3) Type	0.2
Version		
4)	Mærke og handelsbetegnelse	0.1 og 0.2.1
5)	Identifikator for køretøjets interpolationsfamilie	0.2.3.1

▼ **M3**

		Datakilder
► M6 Henvisning til del A, punkt 1.1a ◀	Detaljerede data pr. registreret køretøj	Typeattest (bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683), medmindre andet er anført

▼ **M6**

5a)	Identifikator for køremodstandsfamilie eller identifikator for køremodstandsmatrixfamilie	0.2.3.4 0.2.3.5
-----	---	--------------------

▼ **M3**

6)	Køretøjets identifikationsnummer	0.10
7)	Kategori for godkendt køretøjstype	0.4

▼ **M6**

7a)	Færdigopbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj	0.4
-----	---	-----

▼ **M3**

8)	Kategori for registreret køretøj	Registreringsattest
9)	Dato for første registrering	Registreringsattest

▼ **M6**

9a)	Tegn svarende til de bestemmelser, der er anvendt ved typegodkendelse	47
-----	---	----

▼ **M3**

10)	Specifikke CO ₂ -emissioner (g/km)	49.4 kombineret, eller hvis relevant, vægtet kombineret
11)	Brændstofforbrug (l/100 km eller m ₃ /100 km eller kg/100 km)	49.4 kombineret, eller hvis relevant, vægtet kombineret

▼ **M6**

12)	Det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand	13
12a)	Basiskøretøjets masse i køreklar stand (hvis der er tale om et trinvis færdigopbygget køretøj)	14

▼ **M3**

13)	Prøvningsmasse (færdigopbyggede køretøjer og trinvis færdigopbyggede køretøjer) (kg)	47.1.1
-----	--	--------

▼ **M3**

		Datakilder
► M6 Henvisning til del A, punkt 1.1a ◀	Detaljerede data pr. registreret køretøj	Typeattest (bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683), medmindre andet er anført

▼ **M6**

14)	Brændstoftype	26
	Brændstofdriftsmåde	26.1 23 (for batteridrevne el-køretøjer) 23.1 (for hybride el-køretøjer med ekstern opladning)

▼ **M3**

15)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Rent elektrisk køretøj (PEV): 49.5.1 Eksternt opladeligt hybridkøretøj (OVC-HEV) 49.5.2
-----	---------------------------------	--

16)	Elektrisk rækkevidde (km)	Rent elektrisk køretøj (PEV): 49.5.1 Eksternt opladeligt hybridkøretøj (OVC-HEV) 49.5.2
-----	---------------------------	--

17)	Miljøinnovationskode(r)	49.3.1
-----	-------------------------	--------

18)	Miljøinnovationsbesparelser (g CO ₂ /km)	49.3.2.2
-----	---	----------

▼ **M6**

--	--	--

▼ **M3**

20)	Slagvolumen (cm ³)	25
-----	--------------------------------	----

21)	Maksimal nettoeffekt (kW)	27.1 og 27.3
-----	---------------------------	--------------

▼ **M6**

22)	Teknisk tilladt totalmasse (TPMLM)	16.1
-----	------------------------------------	------

--	--	--

▼ **M3**

Bemærkninger:

- (1) Liste offentliggjort af Kommissionen på CIRCABC.
- (2) I forbindelse med national typegodkendelse af små serier (NSS) eller individuel godkendelse (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen »fabrikantens navn«, hvorimod der i kolonnen »fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse« anføres følgende: henholdsvis »AA-NSS« eller »AA-IVA«.
- (3) Hvis et køretøj er udstyret med aksler med forskellig sporvidde, angives akslen med den største sporvidde.

▼ **M6**

--	--	--

*BILAG IV***OPHÆVEDE FORORDNINGER MED OVERSIGT OVER ÆNDRINGER**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009	(EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1)
Kommissionens forordning (EU) nr. 397/2013	(EUT L 120 af 1.5.2013, s. 4)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 333/2014	(EUT L 103 af 5.4.2014, s. 15)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/6	(EUT L 3 af 7.1.2015, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1502	(EUT L 221 af 26.8.2017, s. 4)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/649	(EUT L 108 af 27.4.2018, s. 14)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011	(EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 205/2012	(EUT L 72 af 10.3.2012, s. 2)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 253/2014	(EUT L 84 af 20.3.2014, s. 38)
Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 404/2014	(EUT L 121 af 24.4.2014, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/748	(EUT L 113 af 29.4.2017, s. 9)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1499	(EUT L 219 af 25.8.2017, s. 1)



BILAG V

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 1, første stykke	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, andet stykke	Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, tredje stykke	—	Artikel 1, stk. 3
—	—	Artikel 1, stk. 4
—	—	Artikel 1, stk. 5
—	—	Artikel 1, stk. 6
—	—	Artikel 1, stk. 7
Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2
Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
Artikel 2, stk. 4	Artikel 2, stk. 4	Artikel 2, stk. 4
Artikel 3, stk. 1, indledningen	Artikel 3, stk. 1, indledningen	Artikel 3, stk. 1, indledningen
Artikel 3, stk. 1, litra a) og b)	Artikel 3, stk. 1, litra a) og b)	Artikel 3, stk. 1, litra a) og b)
—	Artikel 3, stk. 1, litra c), d) og e)	Artikel 3, stk. 1, litra c), d) og e)
Artikel 3, stk. 1, litra c) og d)	Artikel 3, stk. 1, litra f) og g)	Artikel 3, stk. 1, litra f) og g)
Artikel 3, stk. 1, litra f)	Artikel 3, stk. 1, litra h)	Artikel 3, stk. 1, litra h)
Artikel 3, stk. 1, litra e)	Artikel 3, stk. 1, litra j)	Artikel 3, stk. 1, litra i)
Artikel 3, stk. 1, litra g)	Artikel 3, stk. 1, litra i)	Artikel 3, stk. 1, litra j)
—	—	Artikel 3, stk. 1, litra k), l) og m)
—	Artikel 3, stk. 1, litra k)	Artikel 3, stk. 1, litra n)
Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, første stykke	Artikel 4, første stykke	Artikel 4, stk. 1, indledningen og litra a) og b)
—	—	Artikel 4, stk. 1, litra c)
—	Artikel 4, andet stykke	Artikel 4, stk. 2
Artikel 4, andet stykke	Artikel 4, tredje stykke	Artikel 4, stk. 3

▼B

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 5	Artikel 5	—
Artikel 5a	—	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	—
Artikel 7, stk. 1	Artikel 7, stk. 1	Artikel 6, stk. 1
Artikel 7, stk. 2, litra a), b) og c)	Artikel 7, stk. 2, litra a), b) og c)	Artikel 6, stk. 2, litra a), b) og c)
—	—	Artikel 6, stk. 2, litra d)
Artikel 7, stk. 3	Artikel 7, stk. 3	Artikel 6, stk. 3
Artikel 7, stk. 4	Artikel 7, stk. 4	Artikel 6, stk. 4
Artikel 7, stk. 5	Artikel 7, stk. 5	Artikel 6, stk. 5
Artikel 7, stk. 6	Artikel 7, stk. 6	Artikel 6, stk. 6
Artikel 7, stk. 7	Artikel 7, stk. 7	Artikel 6, stk. 7
Artikel 8, stk. 1	Artikel 8, stk. 1	Artikel 7, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 8, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
Artikel 8, stk. 3	Artikel 8, stk. 3	Artikel 7, stk. 3
Artikel 8, stk. 4, første og andet afsnit	Artikel 8, stk. 4, første og andet afsnit	Artikel 7, stk. 4, første og andet afsnit
Artikel 8, stk. 4, tredje afsnit	Artikel 8, stk. 4, første afsnit	Artikel 7, stk. 4, tredje afsnit
Artikel 8, stk. 5, første afsnit	Artikel 8, stk. 5	Artikel 7, stk. 5, første afsnit
Artikel 8, stk. 5, andet afsnit	Artikel 8, stk. 6	Artikel 7, stk. 5, andet afsnit
Artikel 8, stk. 6	Artikel 8, stk. 7	—
Artikel 8, stk. 7	Artikel 8, stk. 8	Artikel 7, stk. 6, første afsnit
—	—	Artikel 7, stk. 6, andet afsnit
Artikel 8, stk. 8	—	—
Artikel 8, stk. 9, første afsnit	Artikel 8, stk. 9, første afsnit	Artikel 7, stk. 7
Artikel 8, stk. 9, andet afsnit	Artikel 8, stk. 9, andet afsnit	Artikel 7, stk. 8
—	—	Artikel 7, stk. 9
—	—	Artikel 7, stk. 10
—	Artikel 8, stk. 10	Artikel 7, stk. 11
Artikel 9, stk. 1	Artikel 9, stk. 1	Artikel 8, stk. 1

▼B

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 8, stk. 2, første afsnit, første del
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra a)	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra a)	—
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra b)	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra b)	Artikel 8, stk. 2, første afsnit, anden del
Artikel 9, stk. 2, andet afsnit	Artikel 9, stk. 2, andet afsnit	Artikel 8, stk. 2, andet afsnit
Artikel 9, stk. 3	Artikel 9, stk. 3	Artikel 8, stk. 3
Artikel 9, stk. 4	Artikel 9, stk. 4	Artikel 8, stk. 4
Artikel 10, stk. 1, indledningen	Artikel 10, stk. 1, indledningen	Artikel 9, stk. 1, indledningen
Artikel 10, stk. 1, litra a)-e)	Artikel 10, stk. 1, litra a)-e)	Artikel 9, stk. 1, litra a)-e)
—	—	Artikel 9, stk. 1, litra f)
Artikel 10, stk. 2	Artikel 10, stk. 2	Artikel 9, stk. 2
—	—	Artikel 9, stk. 3
Artikel 11, stk. 1	Artikel 11, stk. 1	Artikel 10, stk. 1
Artikel 11, stk. 2	Artikel 11, stk. 2	Artikel 10, stk. 2
Artikel 11, stk. 3	Artikel 11, stk. 3	Artikel 10, stk. 3, første afsnit
—	—	Artikel 10, stk. 3, andet afsnit
Artikel 11, stk. 4, første afsnit	—	Artikel 10, stk. 4, første afsnit
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, indledningen	—	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, indledningen
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, litra a)	—	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra a)
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, litra b)	—	—
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, litra c)	—	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra b)
—	—	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra c)
Artikel 11, stk. 4, tredje og fjerde afsnit	—	Artikel 10, stk. 4, tredje og fjerde afsnit

▼B

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 11, stk. 5	Artikel 11, stk. 4	Artikel 10, stk. 5
Artikel 11, stk. 6	Artikel 11, stk. 5	Artikel 10, stk. 6
Artikel 11, stk. 7	Artikel 11, stk. 6	Artikel 10, stk. 7
Artikel 11, stk. 8	Artikel 11, stk. 7	Artikel 10, stk. 8
Artikel 11, stk. 9	Artikel 11, stk. 8	Artikel 10, stk. 9
Artikel 12, stk. 1, første afsnit	Artikel 12, stk. 1, første afsnit	Artikel 11, stk. 1, første afsnit
Artikel 12, stk. 1, andet afsnit	—	Artikel 11, stk. 1, andet afsnit
Artikel 12, stk. 1, tredje afsnit	Artikel 12, stk. 1, andet afsnit	Artikel 11, stk. 1, tredje afsnit
—	—	Artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit
Artikel 12, stk. 2	Artikel 12, stk. 2	Artikel 11, stk. 2, indledningen, litra a), b) og c) og litra d), første del
—	—	Artikel 11, stk. 2, litra d), sidste del
Artikel 12, stk. 3	Artikel 12, stk. 3	Artikel 11, stk. 3
Artikel 12, stk. 4	Artikel 12, stk. 4	Artikel 11, stk. 4
—	—	Artikel 12
—	—	Artikel 13
Artikel 13, stk. 1	—	—
—	Artikel 13, stk. 1	—
—	—	Artikel 14, overskrift
—	—	Artikel 14, stk. 1, første afsnit, indledningen
Artikel 13, stk. 2, første og andet afsnit	—	Artikel 14, stk. 1, litra a)
—	Artikel 13, stk. 5	Artikel 14, stk. 1, litra b)
—	—	Artikel 14, stk. 1, litra c) og d)
Artikel 13, stk. 2, tredje afsnit	Artikel 13, stk. 5	Artikel 14, stk. 2
—	—	Artikel 15, stk. 1
—	—	Artikel 15, stk. 2
—	—	Artikel 15, stk. 3

▼B

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
—	Artikel 13, stk. 2	—
—	—	Artikel 15, stk. 4, første del
Artikel 13, stk. 3	Artikel 13, stk. 6, første afsnit	Artikel 15, stk. 4, andet afsnit
—	Artikel 13, stk. 4	—
Artikel 13, stk. 4	Artikel 13, stk. 6, andet afsnit	—
Artikel 13, stk. 5	—	—
Artikel 13, stk. 6	Artikel 13, stk. 3	—
—	—	Artikel 15, stk. 5
—	—	Artikel 15, stk. 6
Artikel 13, stk. 7, første afsnit	Artikel 13, stk. 6, tredje afsnit	Artikel 15, stk. 7
Artikel 13, stk. 7, andet afsnit	Artikel 13, stk. 6, fjerde afsnit	Artikel 15, stk. 8
Artikel 14, stk. 1	Artikel 14, stk. 1	Artikel 16, stk. 1
Artikel 14, stk. 2	Artikel 14, stk. 2	Artikel 16, stk. 2
Artikel 14, stk. 3	Artikel 14, stk. 2a	Artikel 16, stk. 3
Artikel 14a, stk. 1	Artikel 15, stk. 3	Artikel 17, stk. 1
Artikel 14a, stk. 2	Artikel 15, stk. 1	Artikel 17, stk. 2
Artikel 14a, stk. 3	Artikel 16	Artikel 17, stk. 3
Artikel 14a, stk. 4	Artikel 15, stk. 2	Artikel 17, stk. 4
Artikel 14a, stk. 5	Artikel 17	Artikel 17, stk. 5
Artikel 15	—	—
—	—	Artikel 18
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 19
Bilag I	—	Bilag I, del A, punkt 1-5
—	—	Bilag I, del A, punkt 6
—	Bilag I	Bilag I, del B, punkt 1-5
—	—	Bilag I, del B, punkt 6
Bilag II, del A	—	Bilag II, del A
Bilag II, del B	—	—
Bilag II, del C	—	Bilag II, del B
—	Bilag II	Bilag III
—	—	Bilag IV
—	—	Bilag V