



Bruxelles, den 1. oktober 2018  
(OR. en)

12627/18

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2017/0293(COD)**

---

---

**CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563**

**NOTE**

---

fra: Generalsekretariatet for Rådet  
til: Rådet

---

Tidl. dok. nr.: 12303/18

Komm. dok. nr.: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

---

Vedr.: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning)

– Generel indstilling

---

**I. INDLEDNING**

1. Den 8. november 2017 forelagde Kommissionen et forslag til en forordning om fastsættelse af nye CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for personbiler og varevogne. Formålet med forslaget er blandt andet at bidrage til at nå reduktionsmålet på 30% senest i 2030 i sektorer uden for ETS som fastsat af Det Europæiske Råd og som omsat til nationale mål i forordningen om indsatsfordeling og for at nå målene i Parisaftalen.

2. Til det formål foreslår Kommissionen CO<sub>2</sub>-emissionsreduktionsmål på EU-plan for nye personbiler og varevogne fra 2025 til 2029 og fra 2030 sammenlignet med målene for 2021 i ældre lovgivning (15 % fra 2025 til 2029 for både personbiler og varevogne og 30 % fra 2030 for både personbiler og varevogne).

Forslaget bevarer massen for køretøjer i flåden som en parameter til beregning af de specifikke mål for hver fabrikant.

3. For gradvist at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer (ZLEV) indeholder Kommissionens forslag en mekanisme til fra og med 2025 at tilskynde fabrikterne til at bringe en større andel af disse køretøjer på markedet. Hvis fabrikantens andel af nul- og lavemissionskøretøjer overstiger visse benchmarks, belønnes fabrikanten med mindre strikse CO<sub>2</sub>-emissionsmål. Fra 2025 til 2029 foreslås en benchmark på 15 %, og fra og med 2030 foreslås en benchmark på 30 %.
4. I Europa-Parlamentet er Miriam DALLI (S&D, MT) blevet valgt til ordfører for forslaget på vegne af ENVI-udvalget. ENVI-udvalget vedtog sin betænkning den 10. september 2018. Plenarforsamlingen forventes at stemme om forslaget den 3. oktober 2018.
5. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 14. februar 2018. Regionsudvalget har besluttet ikke at afgive udtalelse.
6. Rådet (miljø) havde den 25. juni 2018 en orienterende debat om forslaget.
7. Den 26. september 2018 gennemgik De Faste Repræsentanternes Komité forslaget på grundlag af en kompromistekst fra formandskabet<sup>1</sup>. Alle delegationerne understregede betydningen af og det akutte behov for at nå til enighed om denne sag og støttede formandskabets bestræbelser på at nå frem til en generel indstilling på Rådets (miljø) møde den 9. oktober 2018.

---

<sup>1</sup> Dokument 12303/18.

8. På grundlag af disse drøftelser drog formandskabet den konklusion, at de udestående spørgsmål i forhold til ambitionsniveauet skal løses på politisk niveau, og besluttede at bevare formandskabets kompromis uændret.

## II. STATUS

9. Under drøftelserne om forslaget var det vigtigste spørgsmål, som medlemsstaterne var uenige om, forslagets ambitionsniveau, dvs. målene for 2025 og 2030 og incitamentordningen vedrørende ZLEV. Delegationerne har haft meget divergerende opfattelser, fra at Kommissionens forslag er for ambitiøst, til at forslaget ikke er ambitiøst nok, specielt hvad angår 2030-målet.
10. Delegationerne har generelt anerkendt behovet for at dekarbonisere transporten for at nå klimamålene, og drøftelserne har derfor i stort omfang handlet om overgangen og effekten på blandt andet konkurrenceevne, job og forbrugere, og hvordan dette påvirker individuelle medlemsstater forskelligt.
11. Samtidig med anerkendelsen af at denne forordning ikke adresserer det materielle spørgsmål, har flere delegationer udtrykt, at et vigtigt spørgsmål for dem er "CO<sub>2</sub>-lækage i EU" under transport, som forslaget indebærer som en konsekvens af øget import af brugte køretøjer fra højindkomstmedlemsstater til lavindkomstmedlemsstater.
12. På den baggrund og for at fokusere drøftelserne og tilnærme parternes holdninger til hinanden forelagde formandskabet en kompromistekst, hvor 2030-målet for personbiler er hævet til 35%, samtidig med at der sendes et signal om, at denne værdi drøftes yderligere. Derudover bør den undersøgelse, som Kommissionen skal udarbejde i 2024, behandle yderligere reduktioner efter 2030 i lyset af målene i Parisaftalen og om muligt foreslå mål for 2040 og videre frem.

På den anden side blev en mere favorabel vægtning af pluginhybridbiler i forbindelse med incitamentordningen vedrørende ZLEV foreslået, dog med en forøgelse til 35% af 2030-benchmarket for ZLEV, så det matcher det højere 2030-ambitionsniveau. Dette forslag ville således i særdeleshed gøre det lettere for fabrikanterne at opfylde 2025-målet.

Derudover adresserede kompromiset spørgsmålet om brugte biler og en række andre drøftede spørgsmål, især foranstaltninger vedrørende omstillingen fra DEDC- til WLTP-værdier, der skal sikre robuste og repræsentative CO<sub>2</sub>-emissionsværdier fra fabrikkerne.

13. Efter drøftelser af formandskabets kompromistekst fastholder delegationerne, samtidig med at de anerkender formandskabets bestræbelser, på nuværende tidspunkt stort set deres oprindelige holdninger, hvad angår ambitionsniveauet. For et stort flertal af delegationerne er teksten, som den foreligger nu, ikke acceptabel, selvom nogle af dem anerkender teksten som værende et skridt i den rigtige retning:

- Et stort antal delegationer har hele tiden efterspurgt et højere ambitionsniveau og specielt argumenteret for, at det ville være nødvendigt i lyset af nationale mål i forordningen om indsatsfordeling og målene i Parisaftalen, og at det ville sikre, at sektoren forbliver innovativ og konkurrencedygtig også på lang sigt. For dem er formandskabets kompromis ikke ambitiøst nok, selvom de anerkender, at der er elementer i teksten, der taler for at hæve ambitionsniveauet. I denne gruppe er der varierende holdninger til forskellige aspekter. Adskillige ønsker at hæve både 2025- og 2030-målene, mens andre kun ønsker at hæve 2030-målet. Holdninger til niveauet for 2025- og 2030-målene varierer, mens nogle ikke har besluttet sig for nøjagtige værdier. Nogle støtter differentieringen mellem personbiler og varevogne inklusiv bevarelsen af Kommissionens forslag vedrørende varevogne, mens andre foretrækker at have samme mål for både personbiler og varevogne. Adskillige ønsker at styrke incitamentordningen vedrørende ZLEV ved at øge de benchmarks yderligere, der er for ZLEV, og tilføje et "malus" (hvis man ikke overholder benchmarket for ZLEV, resulterer det i højere CO<sub>2</sub>-mål) eller ved at favorisere nulmissionskøretøjer i ordningen. Et antal signalerer dog, at hvis målene er tilstrækkeligt høje, kan de være fleksible, hvad angår de krav. Andre virker til at være mere eller mindre tilfredse med Kommissionens forslag eller har indikeret, at hvis målene er tilstrækkeligt høje, er det slet ikke nødvendigt med en ordning.

- Omvendt har et antal delegationer hele tiden krævet ambitiøse, men realistiske og opnåelige mål under hensyn til andre aspekter som blandt andet job, konkurrenceevne og omkostninger for forbrugerne. De anser formandskabets tekst for at gå for vidt, enten fordi ambitionsniveauet som foreslået af Kommissionen er for højt, eller fordi Kommissionens forslag er det maksimale, de kan acceptere. Nogle støtter dog forslaget om en bedre vægtning af pluginhybrider. Generelt har de været imod tilføjelsen af "malus" i incitamentordningen vedrørende ZLEV.

14. Yderligere knytter et antal delegationer spørgsmålet om masse som nytteparameter til ambitionsniveauet og fastholder deres holdning om, at de ønsker at slette det, for nogle handler dette kun om personbiler. Andre er imod, at det slettes, og støtter Kommissionens forslag og anfører, at spørgsmålet om masse snarere er forbundet til konkurrence mellem fabrikkerne.

Nogle delegationer fastholder deres krav om at forlænge undtagelsen for nichefabrikanter efter 2025.

15. Desuden er følgende spørgsmål blandt andet blevet rejst:
- En delegation har foreslået at inkludere en forudgående evaluering af introduktionen af en formel præstationskvote for et marked for emissionshandel blandt køretøjsfabrikanter i revisionsklausulen.
  - Nogle delegationer har gentaget betydningen af at sikre, at data fra fabrikkerne om CO<sub>2</sub>-emissioner er repræsentative i forhold til faktiske emissioner, og har indikeret deres villighed til at overveje måder at opnå yderligere forbedringer på.

### **III. KONKLUSION**

16. Rådet opfordres til at løse de udestående spørgsmål i relation til ambitionsniveauet og vedtage en generel indstilling på grundlag af teksten i bilaget til denne note.

Denne generelle indstilling vil udgøre Rådets mandat med henblik på forhandlingerne med Europa-Parlamentet inden for rammerne af den almindelige lovgivningsprocedure.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning)<sup>2</sup>**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure,

---

<sup>2</sup> Ændringer i Kommissionens tekst er angivet med understregning. Udgået tekst er angivet med [...].

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009<sup>3</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011<sup>4</sup> er blevet ændret væsentligt flere gange. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør disse forordninger af klarhedshensyn omarbejdes.
- (2) Nærværende forordning bør gælde fra den 1. januar 2020, så der sikres en sammenhængende og effektiv overgang efter omarbejdningen og ophævelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011. Dog bør CO<sub>2</sub>-præstationsnormerne og metoderne til at opfylde dem som fastsat i de nævnte forordninger opretholdes uændret indtil 2024.
- (3) Kommissionens meddelelse "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet"<sup>5</sup> bygger på en klar ambition: Inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere end i 1990 og være godt på vej mod nul. Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som skader vores helbred, skal reduceres drastisk så hurtigt som muligt. Emissionerne fra konventionelle forbrændingsmotorer skal nedbringes yderligere efter 2020. Der skal indføres nul- og lavemissionskøretøjer, og de skal vinde betydelig udbredelse på markedet inden 2030.

---

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

<sup>5</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet (COM(2016) 501 final).

- (4) I Kommissionens meddelelser "Et mobilt Europa"<sup>6</sup> og "Fremme af lavemissionsmobilitet – En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne"<sup>7</sup> fremhæves det, at CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer er en stærk drivkraft for innovation og effektivitet og vil bidrage til at styrke bilindustriens konkurrenceevne og bane vejen for nul- og lavemissionskøretøjer på en teknologineutral måde.
- (5) Denne forordning udstikker en klar kurs for reduktionen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at nå det bindende mål, at der senest i 2030 skal være gennemført en reduktion i Unionens egne drivhusgasemissioner på mindst 40 % i forhold til 1990, således som godkendt i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. oktober 2014 samt godkendt som Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag i henhold til Parisaftalen på rådsmødet (miljøministrene) den 6. marts 2015.
- (6) I sine konklusioner af oktober 2014 godkendte Det Europæiske Råd et mål om senest i 2030 at nå en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % i forhold til 2005 for de sektorer, der ikke indgår i Den Europæiske Unions emissionshandelssystem. Vejtransportsektoren bidrager væsentligt til emissionerne fra disse sektorer, og dens emissioner ligger fortsat betydeligt over niveauet i 1990. Hvis vejtransportsektorens emissioner vokser yderligere, vil det undergrave andre sektoreres indsats for at modvirke klimaændringer.

---

<sup>6</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: ET MOBILT EUROPA – En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle (COM(2017) 283 final).

<sup>7</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: "Fremme af lavemissionsmobilitet. En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne" (COM(2017) 675 final).

- (6a) Parisaftalen fastsætter bl.a. et langsigtet mål i overensstemmelse med målsætningen om at holde stigningen i den globale gennemsnitstemperatur et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau og fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over det førindustrielle niveau. For at nå dette mål vil det efter 2030 være nødvendigt med yderligere CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner også for personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- (7) I Det Europæiske Råds konklusioner af oktober 2014 fremhævedes vigtigheden af at reducere drivhusgasemissionerne og risiciene i forbindelse med afhængigheden af fossile brændstoffer i transportsektoren gennem en omfattende og teknologineutral tilgang til fremme af emissionsreduktion og energieffektivitet inden for transport, til elektrisk transport og til vedvarende energikilder inden for transport også efter 2020.
- (8) Energieffektivitet, der bidrager til en begrænsning af efterspørgslen, er en af de fem gensidigt understøttende og tæt forbundne dimensioner [...], der er fastsat i Kommissionens meddelelse om "strategien for energiunionen"<sup>8</sup> [...], for at give Unionens forbrugere sikker, bæredygtig, konkurrencedygtig og prisoverkommelig energi. Ifølge denne [...] meddelelse skal alle økonomiske sektorer tage skridt til at øge effektiviteten af deres energiforbrug, men transportsektoren har et særlig stort energieffektivitetspotentiale, der kan udnyttes blandt andet gennem fortsat fokus på en stramning af CO<sub>2</sub>-emissionsnormerne for personbiler og lette erhvervskøretøjer med henblik på 2030-målet.

---

<sup>8</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Den Europæiske Investeringsbank: En rammestrategi for en robust energiunion med en fremadskuende klimapolitik (COM(2015) 80 final).

- (9) Konklusionen på en evaluering af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 i 2015 var, at disse forordninger har været relevante og i det store hele sammenhængende og har medført store emissionsbesparelser, samtidig med at de har været mere omkostningseffektive end oprindelig forventet. De har også medført en betydelig merværdi for Unionen, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger.
- (10) Derfor bør målene for disse forordninger fortsat forfølges, ved at der fastsættes nye EU-flådedækkende CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for personbiler og lette erhvervskøretøjer for perioden frem til 2030. Ved fastlæggelsen af reduktionsniveauerne er der taget hensyn til, hvor virkningsfuldt de vil bidrage til en omkostningseffektiv reduktion senest i 2030 af emissionerne i de sektorer, der er omfattet af forordningen om indsatsfordeling [.../...]; endvidere er der taget hensyn til de resulterende omkostninger og besparelser for samfundet, fabrikkerne og køretøjsbrugerne og til de direkte og indirekte virkninger for beskæftigelsen, konkurrenceevnen og innovation samt sidegevinsterne i form af mindre luftforurening og øget energisikkerhed. [Eftersom personbilers markedsandel og dermed deres samlede bidrag af CO<sub>2</sub>-emissioner er betydelig større end for lette erhvervskøretøjer, anses en differentieret tilgang mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer for hensigtsmæssig.]

- (11) Som led i gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007<sup>9</sup> trådte en ny prøvningsprocedure til måling af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for lette køretøjer, den verdensomspændende prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151<sup>10</sup>, i kraft i 2017. Denne [...] prøvningsprocedure [...] giver værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug, som er mere repræsentative for de faktiske forhold. Derfor bør de nye CO<sub>2</sub>-emissionsmål baseres på de CO<sub>2</sub>-emissioner, der bestemmes på grundlag af denne prøvningsprocedure. Eftersom der vil foreligge WLTP-baserede CO<sub>2</sub>-emissioner til brug for vurdering af målopfyldelsen fra 2021, bør de nye præstationsnormer defineres som reduktionsniveauer, der fastsættes i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 [...] beregnet på grundlag af de målte CO<sub>2</sub>-emissioner med henblik på WLTP-emissionsprøvningen. For at sikre at de værdier, der bruges som udgangspunkt til at fastsætte de reduktionsniveauer, som skal finde anvendelse i 2025 og 2030, er solide og repræsentative, skal betingelserne for foretagelsen af disse målinger præciseres som led i gennemførelsen af gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153<sup>11</sup>.
- (12) Det er væsentligt, at kravene om nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fortsat skaber forudsigelighed i hele Unionen og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres flåde af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen.

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

<sup>10</sup> Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

<sup>11</sup> Skal opdateres efter vedtagelsen af gennemførelsesforordningerne.

- (13) Der bør derfor fastsættes EU-flådedækkende reduktionsniveauer for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af klima- og energimålene for 2030. Denne trinvise tilgang sender også bilindustrien et klart og tidligt signal om ikke at forsinke indførelsen på markedet af energieffektive teknologier og nul- og lavemissionskøretøjer.
- (13a) De CO<sub>2</sub>-præstationsnormer for emissioner, der er fastsat i denne forordning, finder anvendelse på nye personbiler og lette erhvervskøretøjer. For så vidt angår den eksisterende flåde af lette erhvervskøretøjer, herunder brugte køretøjer, kan der også, bl.a. på nationalt plan og EU-plan, træffes supplerende foranstaltninger med henblik på at nedbringe emissionerne.
- (14) Unionen er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og er teknologisk førende i denne sektor, men konkurrencen er tiltagende, og den globale bilindustri udvikler sig hastigt som følge af innovation inden for elektriske fremdriftssystemer og kooperativ, sammenbundet og automatiseret mobilitet. For at bevare konkurrenceevnen og adgangen til markederne på verdensplan må Unionen have en lovramme, herunder et særligt incitament på området nul- og lavemissionskøretøjer, der bidrager til at skabe et stort hjemmemarked og støtter teknologisk udvikling og innovation.
- (15) Der bør indføres en særlig incitamentordning for at lette overgangen til emissionsfri mobilitet. Denne kreditordning bør udformes således, at den fremmer indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer.
- (16) Der bør fastsættes [...] benchmarks for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i EU-flåden samt en velgennemtænkt mekanisme til tilpasning af en fabrikants specifikke CO<sub>2</sub>-mål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt signal, der tilskynder til udvikling og ibrugtagning af sådanne køretøjer; samtidig bør der være mulighed for at forbedre de konventionelle forbrændingsmotorers effektivitet yderligere.

- (17) Ved fastsættelsen af kreditterne for nul- og lavemissionskøretøjer bør der tages hensyn til forskellen i CO<sub>2</sub>-emissioner mellem køretøjer. Hvad angår personbiler, bør betydningen af lavemissionskøretøjer, særlig pluginhybridbiler, for overgangen til nulemissionskøretøjer anerkendes behørigt ved fastsættelsen af kreditterne. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger benchmarkniveauet, nyder fordel af et højere specifikt CO<sub>2</sub>-mål. For at sikre en afbalanceret tilgang bør der være en grænse for, hvor stor en tilpasning der er mulig inden for denne mekanisme. Dette vil skabe incitamenter, der fremmer en rettidig udbygning med ladestandere og tankstationer og i høj grad gavner forbrugerne, konkurrenceevnen og miljøet.
- (18) Lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for flåden af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer bør sikre konkurrencemæssigt upartiske og socialt acceptable reduktionsmål, som tager hensyn til alle Europas forskellige automobilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødige konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanterne.
- (19) For at opretholde diversiteten på markedet for personbiler og lette erhvervskøretøjer og dets evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO<sub>2</sub>-målene fastsættes som en lineær funktion af køretøjernes nytte.
- At bevare masse som nytteparameteren anses for forenelig med den eksisterende ordning. For bedre at afspejle massen af køretøjer, der er i brug på vejene, bør parameteren med virkning fra 2025 ændres fra masse i køreklar stand til køretøjets prøvningsmasse som fastsat i WLTP-prøvningsproceduren, som er vedtaget på grundlag af forordning [...] (EF) nr. 715/2007.
- (20) Det bør undgås, at de EU-flådedækkende mål ændres som følge af ændringer i flådens gennemsnitlige masse. Ændringer i den gennemsnitlige masse bør derfor uden forsinkelse afspejles i beregningerne af de specifikke emissionsmål, og justeringen af den værdi for den gennemsnitlige masse, der anvendes til dette formål, bør derfor finde sted hvert andet år med virkning fra 2025.

- (21) For at fordele emissionsreduktionsindsatsen på en konkurrencemæssigt neutral og retfærdig måde, der afspejler diversiteten på markedet for personbiler og lette erhvervskøretøjer, og med henblik på overgangen i 2021 til WLTP-baserede specifikke emissionsmål bør grænseværdikurvens hældning fastsættes på grundlag af de specifikke emissioner fra samtlige nyregistrerede køretøjer i 2021, og der bør tages hensyn til ændringerne i de EU-flådedækkende mål i henholdsvis 2021, 2025 og 2030 for at sikre, at alle fabrikanter bidrager i lige grad til reduktionsindsatsen. Hvad angår lette erhvervskøretøjer, bør der for fabrikanter af lettere varevogne, som er afledt af personbiler, gælde samme fremgangsmåde som for fabrikanter af personbiler, mens der for fabrikanter af køretøjer i de tungere markedssegmenter bør fastlægges en stejlere, uændret hældning for hele målperioden.
- (22) [...] Målene for denne forordning [...] skal nås ved bl.a. [...] at skabe incitamentter for bilindustrien til at investere i nye teknologier. Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovation og tilvejebringer en mekanisme, der burde være rustet til den fremtidige teknologiske udvikling.
- Erfaringen viser, at miljøinnovation har bidraget betydeligt til omkostningseffektiviteten i forbindelse med forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 og til reduktionen af de faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner. Denne metode bør derfor videreføres, og anvendelsesområdet bør udvides for at tilskynde til effektivitetsforbedringer i luftkonditioneringsanlæg.
- (23) Der bør dog sikres en balance mellem incitamentter til miljøinnovation og de teknologier, for hvilke den emissionsreducerende virkning er påvist ved den officielle prøvningsprocedure. Derfor bør der opretholdes et loft over de besparelser opnået gennem miljøinnovation, som en fabrikant kan medregne med henblik på opfyldelse af sine mål. Kommissionen bør have mulighed for at tage loftets niveau op til revision, navnlig for at tage hensyn til virkningerne af ændringen i den officielle prøvningsprocedure. Det bør også præciseres, hvordan besparelserne skal beregnes med henblik på målopfyldelsen.

- (24) I direktiv 2007/46/EF etableres en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og almene tekniske krav vedrørende godkendelse af alle nye køretøjer inden for direktivets anvendelsesområde. Den enhed, der er ansvarlig for efterlevelsen af denne forordning, bør være den samme som den enhed, der er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF og for sikring af produktionens overensstemmelse.
- (25) Køretøjer til særlig brug som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF er underkastet specifikke krav i forbindelse med typegodkendelse, og de bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.
- (26) Det er ikke hensigtsmæssigt at anvende den samme metode til at fastlægge emissionsreduktionsmål for fabrikanten med stor produktionsvolumen og fabrikanten med lille produktionsvolumen, der betragtes som uafhængige ifølge de kriterier, der er fastsat i denne forordning. Disse fabrikanten med lille produktionsvolumen bør have mulighed for at søge om alternative emissionsreduktionsmål, der hænger sammen med det teknologiske potentiale hos en given fabrikants køretøjer til at nedbringe de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner og er i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters karakteristika.
- (27) I erkendelse af de uforholdsmæssig store konsekvenser for de mindste fabrikanten, hvis de skal overholde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af køretøjets nytte, de store administrative byrder i forbindelse med undtagelsesproceduren og de resulterende marginale fordele i form af lavere CO<sub>2</sub>-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanten, bør fabrikanten, som årligt er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser.

En fabrikant, der er omfattet af en fritagelse, men som ikke desto mindre ansøger om og indrømmes en undtagelse, bør dog være forpligtet til at opfylde det fastsatte undtagelsesmål.

- (28) Proceduren for indrømmelse af undtagelser til nichefabrikanter fra det flådedækkende mål på 95 g CO<sub>2</sub>/km sikrer, at den reduktionsindsats, der kræves af nichefabrikanter, står i et rimeligt forhold til den indsats, der kræves af fabrikanter med stor produktionsvolumen, for så vidt angår dette mål. Erfaringen viser imidlertid, at nichefabrikanter har samme potentiale til at opfylde CO<sub>2</sub>-målene som store fabrikanter, og for så vidt angår de mål, der gælder fra og med 2025, anses det ikke for hensigtsmæssigt at skelne mellem de to kategorier af fabrikanter.
- (29) Ved fastsættelsen af de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Unionen, og som fabrikanterne bærer ansvaret for, bør der tages hensyn til alle personbiler og nye lette erhvervskøretøjer uanset deres masse eller andre karakteristika. Selv om forordning (EF) nr. 715/2007 ikke dækker personbiler og lette erhvervskøretøjer med en referencemasse på over 2 610 kg, for hvilke typegodkendelsen ikke er udvidet efter artikel 2, stk. 2, i nævnte forordning, bør emissionerne fra disse køretøjer måles efter [...] de samme måleprocedurer, som er præciseret for lette erhvervskøretøjer i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, særlig procedurerne i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008<sup>12</sup> og (EU) 2017/1151 [...], og de korrelationsprocedurer, som er vedtaget på grundlag af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011, særlig Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152<sup>13</sup> og (EU) 2017/1153<sup>14</sup>. De heraf følgende CO<sub>2</sub>-emissionsværdier bør indføres i køretøjets typeattest, så de kan indgå i overvågningsordningen.

---

<sup>12</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

<sup>13</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 644).

<sup>14</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige testprocedure og om ændring af forordning (EU) nr. 1014/2010 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 679).

- (30) De specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for trinvis færdigopbyggede lette erhvervskøretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet.
- (31) Der bør tages hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, der fremstiller delvis opbyggede køretøjer, som typegodkendes i flere etaper. Da disse fabrikanter har ansvaret for at opfylde CO<sub>2</sub>-emissionsmålene, bør de have mulighed for med rimelig sikkerhed at forudse CO<sub>2</sub>-emissionerne fra de trinvis færdigopbyggede køretøjer. Kommissionen bør sikre, at disse behov på passende vis afspejles i de gennemførelsesforanstaltninger, som er vedtaget i henhold til forordning [...] (EF) nr. 715/2007.
- (32) Med henblik på at skabe fleksibilitet for fabrikanterne kan de aftale at danne en pool på et åbent, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag for at opfylde deres mål i henhold til denne forordning. En aftale om at danne en pool bør ikke overstige fem år, men den bør kunne forlænges. Når fabrikanter danner en pool, anses de for at have opfyldt deres mål i henhold til denne forordning, når poolens gennemsnitlige emissioner under ét ikke overstiger poolens specifikke emissionsmål.
- (33) Fabrikanternes mulighed for at danne pools har vist sig at være en omkostningseffektiv måde at opnå overensstemmelse med CO<sub>2</sub>-emissionsmålene på, idet den navnlig gør det lettere at opfylde målene for de fabrikanter, der fremstiller et begrænset udvalg af køretøjer. For at forbedre den konkurrencemæssige neutralitet bør Kommissionen have beføjelse til at præcisere, på hvilke betingelser uafhængige fabrikanter må danne en pool, så de kan opnå en position svarende til forbundne virksomheders position.
- (34) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.

- (35) For at opnå de CO<sub>2</sub>-reduktioner, der kræves i henhold til denne forordning, er det også afgørende, at emissionerne fra køretøjer i brug er i overensstemmelse med de CO<sub>2</sub>-værdier, der er fastslået ved typegodkendelsen. Ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner bør Kommissionen derfor kunne tage enhver systemisk manglende overensstemmelse i betragtning, som typegodkendelsesmyndighederne konstaterer med hensyn til CO<sub>2</sub>-emissioner fra køretøjer i brug.
- (36) For at være i stand til at træffe sådanne foranstaltninger bør Kommissionen have beføjelser til at tilrettelægge og gennemføre en procedure for kontrol af overensstemmelsen efter ibrugtagning for så vidt angår CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette køretøjer på markedet. Med henblik herpå bør forordning (EF) nr. 715/2007 ændres.
- (37) Nye personbilers og lette erhvervskøretøjers specifikke emissioner af CO<sub>2</sub> måles på et harmoniseret grundlag i Unionen efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved denne forordning bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen, som medlemsstaterne indsamler og rapporterer til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og rapportering af disse data så vidt muligt harmoniseres. Det bør derfor klart fastslås, at de kompetente myndigheder er ansvarlige for at fremlægge korrekte og fuldstændige data, og at der skal være et effektivt samarbejde mellem disse myndigheder og Kommissionen om at løse eventuelle datakvalitetsproblemer.
- (38) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikker, hvis gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår.. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

- (39) Nationale foranstaltninger, som medlemsstaterne eventuelt bevarer eller indfører i overensstemmelse med artikel 193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), bør på baggrund af denne forordnings formål og procedurer ikke indføre yderligere eller højere bøder for fabrikanter, der ikke opfylder deres mål i medfør af denne forordning.
- (40) Denne forordning berører ikke den fulde anvendelse af Unionens konkurrenceregler.
- (41) Hvor effektivt de mål, der er fastsat i denne forordning, medvirker til at reducere de faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelsen fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM)<sup>15</sup> og Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien<sup>16</sup> bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug, der fastslås i overensstemmelse med [...] den WLTP-prøvningsprocedure, som er vedtaget på grundlag af forordning (EF) nr. 715/2007, er repræsentative for de faktiske forhold. Kommissionen bør, samtidig med at den påser, at alle personoplysninger beskyttes, have beføjelser til at sikre, at disse oplysninger er offentligt tilgængelige, og til, om nødvendigt, at tilrettelægge procedurer for kortlægning og indsamling af de data, der er nødvendige for sådanne vurderinger.

---

<sup>15</sup> Gruppen af Videnskabelige Rådgivere på Højt Plan, Scientific Opinion 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets henstilling af 4. april 2017 til Rådet og Kommissionen som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien (2016/2908 (RSP)).

- (42) I 2024 er det hensigten at evaluere fremskridtene i forbindelse med [forordningen om indsatsfordeling og direktivet om emissionshandelssystemet]. Derfor bør effektiviteten af nærværende forordning vurderes grundigt i samme år, så der kan foretages en koordineret og sammenhængende vurdering af de foranstaltninger, der er gennemført i henhold til disse tre retsakter. I forbindelse med denne gennemgang bør Kommissionen også fastlægge en klar kurs for yderligere CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer efter 2030 for at bidrage betydeligt til at nå det langsigtede mål i Parisaftalen. Rapporten om denne gennemgang bør om nødvendigt ledsages af et forslag til ændring af denne forordning.
- (43) Forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 bør ophæves med virkning fra den 1. januar 2020.
- (44) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.
- [...] Gennemførelsesbeføjelserne i forbindelse med [...] fastsættelsen af nærmere betingelser for poolordninger, procedurerne for overvågning og rapportering af data om gennemsnitlige emissioner og procedurerne for, hvordan afvigelser i CO<sub>2</sub>-emissionerne fra køretøjer tages i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner, fastsættelsen af metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, procedurerne til godkendelse af de innovative teknologier eller innovative teknologipakker, der skaber CO<sub>2</sub>-besparelser, foranstaltningerne, der gør det muligt at overvåge og vurdere, om de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug, der bestemmes i overensstemmelse med WLTP-prøvningsproceduren, er repræsentative for de faktiske forhold, og [...] fastsættelsen af de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle eventuelle ændringer i den lovpligtige afprøvningsprocedure til måling af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (46) For at ændre [...] ikkevæsentlige elementer i bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) med henblik på ændring af bilag II og III for så vidt angår datakrav og -parametre, [...], tilpasning af værdierne for  $M_0$  og  $TM_0$ [...] og af loftet på 7 g CO<sub>2</sub>/km [...] for de samlede bidrag fra innovative teknologier og tilpasning af formlerne [...] til beregning af specifikke emissionsmål for at afspejle ændringen i den lovpligtige afprøvningsprocedure. For at supplere ikkevæsentlige elementer i bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på supplerende regler om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser fra de specifikke emissionsmål for visse fabrikker, om indholdet af ansøgninger om undtagelse og om indholdet og vurderingen af programmer for nedbringelse af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for så vidt angår visse fabrikker. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>18</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter [...] modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter [...] har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (47) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer CO<sub>2</sub>-emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne [...], men kan på grund af omfanget og virkningerne bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

---

<sup>18</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

## VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### *Artikel 1*

#### **Genstand og mål**

1. Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner med henblik på at bidrage til at opfylde Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner [...] som fastsat i forordning (EU) 2018/... [forordningen om indsatsfordeling] og til at nå målsætningerne i Parisaftalen og sikre et velfungerende indre marked.
2. Fra og med den 1. januar 2020 fastsættes der ved denne forordning et EU-flådedækkende mål på 95 g CO<sub>2</sub>/km for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler og et EU-flådedækkende mål på 147 g CO<sub>2</sub>/km for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-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 vil indtil den 31. december 2024 blive suppleret med foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO<sub>2</sub>/km inden for Unionens integrerede tilgang, jf. meddelelsen af 2007 fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet af 7. februar 2007, Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 19 endelig).

4. Fra og med den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål:
- a) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1
  - b) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1.
5. Fra og med 1. januar 2030 gælder følgende mål:
- a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på [...] [35%] set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.2
  - b) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 30 % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2.

## *Artikel 2*

### **Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende motorkøretøjer:
- a) klasse M<sub>1</sub>, jf. bilag II til direktiv 2007/46/EF ("personbiler"), som er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere er registreret uden for Unionen ("nye personbiler")

- b) klasse N<sub>1</sub>, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og klasse N<sub>1</sub>, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i 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").
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. del A, punkt 5, i bilag II til direktiv 2007/46/EF.
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**

1. I denne forordning forstås ved:
- a) "gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner": i relation til en fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet
- b) "typeattest": den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF

- c) "trinvis færdigopbygget køretøj": et let erhvervskøretøj, hvor typegodkendelsen er udstedt efter afslutning af en etapevis typegodkendelsesproces i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF
- d) "færdigopbygget køretøj": ethvert let erhvervskøretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF
- e) "basiskøretøj": ethvert let erhvervs køretøj, som anvendes på det indledende trin i en etapevis typegodkendelsesprocedure
- f) "fabrikant": en person eller organisation, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren, jf. direktiv 2007/46/EF, og for produktionens overensstemmelse
- g) "masse i køreklar tilstand": massen af personbilen eller det lette erhvervskøretøj med karrosseri i køreklar stand som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
- h) "specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner": en personbils eller et let erhvervskøretøjs CO<sub>2</sub>-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforordningerne hertil og specificeret som CO<sub>2</sub>-masse emission (kombineret) på køretøjets typeattest. For personbiler eller lette erhvervskøretøjer, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, forstås ved "specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner" CO<sub>2</sub>-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 og med 1. januar 2021 i forordning (EU) 2017/1151, eller i overensstemmelse med de procedurer, som Kommissionen har vedtaget for at etablere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra sådanne køretøjer

- i) "fodaaftryk": den gennemsnitlige sporvidde ganget med akselafstanden som anført i typegodkendelsesattesten og defineret i afsnit 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
- 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 efter artikel 10, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelse
- k) "EU-flådedækkende mål": de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner, der skal nås inden for en given periode, for alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer
- l) "prøvningsmasse": 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 CO<sub>2</sub>/km, som bestemt i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151
- n) "nyttelast": forskellen mellem den teknisk tilladte totalmasse i henhold til bilag II til direktiv 2007/46/EF og køretøjets masse.

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 hans gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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, og bilag I, del B, punkt 1 og 2, for så vidt angår lette erhvervskøretøjer, eller hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse efter artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse

- 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, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse og bilag I, punkt 5 i del A eller B
- c) for hvert kalenderår fra og med 2025, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B.
2. Hvad angår lette erhvervskøretøjer gælder det, at hvis der ikke foreligger specifikke emissioner for det færdigopbyggede køretøj, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke emissioner for basiskøretøjet til fastsættelse af køretøjets gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.
3. Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning:
- 95 % i 2020
  - 100 % fra 2021 og fremefter.

#### *Artikel 5*

#### **Superkreditter for målet om 95 g CO<sub>2</sub>/km**

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner på under 50 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km pr. år i løbet af denne periode for hver fabrikant [...] som beregnet i overensstemmelse med artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153.

## *Artikel 6*

### **Pooling**

1. Fabrikanter, som ikke har fået en undtagelse efter artikel 10, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.
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<sub>1</sub> eller N<sub>1</sub>, som poolordningen 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 med hensyn til forvalter af poolen eller dens finansielle status, for så vidt 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 fabrikanter, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikkediskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Unionens konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool blandt andet, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:
- a) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner
  - b) det specifikke emissionsmål
  - c) det samlede antal registrerede køretøjer.
6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen deltager i samme gruppe af forbundne fabrikanter.
7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til 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 med hensyn til individuelle fabrikanter samt alle pooler vil blive registreret, indberettet og stillet til rådighed i det centrale register, der er nævnt i artikel 7, stk. 4.
8. Kommissionen kan fastsætte nærmere betingelser for poolordninger, der indgås i henhold til stk. 5, ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, 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. 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 CO<sub>2</sub>-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 tilsender Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del B i bilag II og del C i bilag III.
3. Efter Kommissionens anmodning forelægger 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 rapporteret i medfør af denne artikel, og senest den 30. juni hvert år foretager den følgende foreløbige beregning for hver fabrikant:
  - a) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår
  - b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår
  - c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår og det 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 CO<sub>2</sub>-emissioner.

Registeret skal være offentligt tilgængeligt.

5. Fabrikkerne 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 fabrikantens mening er sket.

Kommissionen ser nærmere på eventuelle underretninger fra fabrikkerne 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 meddelelsen af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, og oplyser Kommissionen om den udpegede kompetente myndighed.

De kompetente myndigheder sikrer, at de data, der indberettes til Kommissionen, er korrekte og komplette, og de angiver et [...] kontaktpunkt, der er til rådighed til at svare hurtigt på anmodninger fra Kommissionen om afhjælpning af fejl og mangler i de indberettede datasæt.

7. Kommissionen vedtager nærmere regler om procedurerne for overvågning og rapportering af data i medfør af stk. 1-7 og om anvendelsen af bilag II ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 15, stk. 2.

- 7a. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at ændre datakravene og -parametrene i bilag II og III.

8. Typegodkendelsesmyndighederne underretter uden ophold Kommissionen om afvigelser fra værdierne i typeattesten, der konstateres i CO<sub>2</sub>-emissionerne fra ibrugtagne køretøjer som led i den kontrol, der foretages efter proceduren i [artikel 11a] i forordning (EF) nr. 715/2007.

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

Kommissionen [...] vedtager nærmere bestemmelser om procedurerne for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner. Disse procedurer vedtages ved gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

9. Medlemsstaterne skal også indsamle og indberette data i overensstemmelse med denne artikel om registreringer af køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og N<sub>2</sub> som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

### *Artikel 8*

#### **Afgift for emissionsoverskridelse**

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for et givet kalenderår dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller eventuelt forvalteren af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.
2. Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse 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 CO<sub>2</sub>-emissioner – under hensyntagen til CO<sub>2</sub>-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 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 det pågældende tidsrum, jf. indfasningskriteriet i artikel 4, stk. 3.
3. Kommissionen fastsætter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1 ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 15, stk. 2.
4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

### *Artikel 9*

#### **Offentliggørelse af fabrikanternes præstationer**

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 CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår

- c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år
  - d) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår
  - e) den gennemsnitlige masse i køreklar tilstand 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 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 stk. 1 omhandlede liste skal, for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022, indeholde følgende:
- a) de EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030, jf. artikel 1, 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:
  - 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 erhvervskøretøjer, 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. En undtagelse, der er ansøgt om i henhold til stk. 1, kan gives for en periode på højst fem kalenderår, som kan forlænges [...]. 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 erhvervskøretøjer, som fabrikanten fremstiller, herunder disse personbilers eller lette erhvervskøretøjers prøvningsmasse og specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, og

- d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialiet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type personbil eller let erhvervskøretøj, der fremstilles.
3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentialiet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type personbil eller let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse. Ansøgningen forelægges senest den 31. oktober i det første år, som undtagelsen skal gælde for.
4. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1-4, kan indgives 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.

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) et mål, som udgør en reduktion på 45 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissioner i 2007.

Hvis der ikke foreligger oplysninger om fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for 2007, fastsætter Kommissionen et tilsvarende reduktionsmål på grundlag af de bedste tilgængelige teknologier til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner, der anvendes i personbiler med tilsvarende masse, og i betragtning af de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres. Dette mål anvendes af ansøgeren til det i 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 beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 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 CO<sub>2</sub>-emissioner.

9. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger, jf. stk. 5, tilbagekaldelser, jf. stk. 6, eller 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<sup>20</sup>.

### *Artikel 11*

#### **Miljøinnovationer**

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO<sub>2</sub>-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 emissioner kan være op til 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Kommissionen kan tilpasse loftet med virkning fra og med 2025 for at tage hensyn til den teknologiske udvikling. Sådanne tilpasninger foretages ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16.

2. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2, i nærværende forordning. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

---

<sup>20</sup> 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).

- a) Leverandøren eller fabrikanten skal holdes ansvarlig for de CO<sub>2</sub>-besparelser, der er opnået ved anvendelse af innovative teknologier.
  - b) De innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO<sub>2</sub>-reduktionen.
  - c) De innovative teknologier må ikke være omfattet af CO<sub>2</sub>-målingerne i standardprøvecyklussen.
  - d) De innovative teknologier må ikke være omfattet af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO<sub>2</sub>/km, jf. artikel 1, eller være obligatoriske i henhold til andre EU- retlige bestemmelser. Fra og med den 1. januar 2025 finder dette kriterium 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, som bl.a. skal omfatte 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

### CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold

1. Kommissionen overvåger og vurderer, om de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug, der bestemmes [...] i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, er repræsentative for de faktiske forhold. Den sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet udvikler sig med tiden.
2. Til dette formål sørger Kommissionen for, [...] at følgende parametre vedrørende personbilers og lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold fra og med den 1. januar 2021 med regelmæssige mellemrum stilles til rådighed for Kommissionen 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
  - d) for så vidt angår hybride elkøretøjer med ekstern opladning, brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug samt tilbagelagt distance fordelt over de forskellige køremåder.

Kommissionen behandler de modtagne data med det formål at oprette et anonymiseret og aggregeret datasæt med henblik på stk. 1. Køretøjets identifikationsnummer anvendes kun med henblik på databehandlingen og opbevares ikke længere end nødvendigt til dette formål.
3. Kommissionen [...] vedtager den [...] detaljerede procedure for indsamling og behandling af de data, der er omhandlet i [...] stk. 2, ved hjælp af gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

## Artikel 13

### Tilpasning af $M_0$ 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 1-5, til nye personbilers gennemsnitlige masse i køreklar stand i de foregående tre kalenderår 2017, 2018 og 2019. Den nye værdi for  $M_0$  finder anvendelse fra den 1. januar 2022 til den 31. december 2024
  - b) senest den 31. oktober 2022 tilpasses værdien  $M_0$  i bilag I, del B, punkt 1-5, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i køreklar stand i de foregående tre kalenderår 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 nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige prøvningsmasse 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, til henholdsvis nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige prøvningsmasse 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.
2. Kommissionen vedtager de i stk. 1 nævnte foranstaltninger ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16.

## Artikel 14

### Revision og rapportering

1. Kommissionen reviderer i 2024 [...] denne forordnings effektivitet [...], herunder om incitamentordningen for nul- og lavemissionskøretøjer fungerer efter hensigten og andre aspekter af denne forordning og [...] forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af denne revision.
  - 1a. I [...] den rapport, der er omhandlet i stk. 1 [...], vurderer Kommissionen bl.a., om de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug, der er fastlagt [...] i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, er repræsentative for de faktiske forhold, indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer og udbygningen med ladestandere og tankstationer som indberettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU<sup>21</sup>, herunder deres finansiering, [...] samt aspekter, der yderligere skal lette en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og prisoverkommelig mobilitet i Unionen. Kommissionen fastlægger også en klar kurs for yderligere CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer efter 2030 for at bidrage væsentligt [...] til at nå det langsigtede mål i Parisaftalen.
  - 1b. Den rapport, der er omhandlet i stk. 1, ledsages om nødvendigt af et forslag til ændring af denne forordning, navnlig af den mulige indførelse af mål for nedbringelse af emissioner fra og med 2040 for personbiler og lette erhvervskøretøjer.
2. Kommissionen tager den vurdering, der er foretaget i henhold til artikel 12, i betragtning og kan, hvor det er hensigtsmæssigt, revidere de procedurer for måling af CO<sub>2</sub>-emissioner, der er angivet i forordning (EF) nr. 715/2007. Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurerne, så de på passende vis afspejler personbilers og lette erhvervskøretøjers faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner.

---

<sup>21</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

3. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af de lovpligtige prøvningsprocedurer til måling af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 692/2008 samt, hvis relevant, forordning (EU) 2017/1151. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2, i nærværende forordning.
- 3a. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på tilpasning af formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af [...] nærværende artikels stk. 3, samtidig med at det sikres, at der fastsættes reduktionskrav af tilsvarende strenghed for fabrikanter og køretøjer af forskellig nytte under de gamle og de nye afprøvningsprocedurer.

#### *Artikel 15*

#### **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af [...] Udvalget for Klimaændringer nedsat ved [artikel 37] i Europa-Parlamentets og Rådets [forordning (EU) [...]]<sup>22</sup>. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>23</sup>.
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.

---

<sup>22</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [.../...] om forvaltning af energiunionen (EUT L ... af ...).

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

## Artikel 16

### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. [...] artikel 7, stk. 7a, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3a, [...] tillægges Kommissionen for [...] en periode på seks år fra den [datoen for denne forordnings ikrafttræden]. 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.
2. Den i artikel 7, stk. 7a, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3a, [...] 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.

3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7, stk. 7a, [...] artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3a, [...] 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 underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

#### *Artikel 17*

#### **Ændring af forordning (EF) nr. 715/2007**

I forordning (EF) nr. 715/2007 indsættes som artikel 11a:

#### *"Artikel 11a*

#### **Overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten**

1. Uden at det berører vedtagelsen og ikrafttrædelsen af de i stk. 2 omhandlede procedurer, kontrollerer typegodkendelsesmyndighederne på grundlag af passende og repræsentative prøver, at køretøjer, der er taget i brug, og som de har meddelt typegodkendelse, overholder de værdier for CO<sub>2</sub>-emission og brændstofforbrug, der fremgår af typeattesten.
2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, for at fastlægge procedurerne for kontrol af lette køretøjers overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten."

*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.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

**BILAG I****DEL A. SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL FOR PERSONBILER**

1. For kalenderåret 2020 fastsættes de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for hver ny personbil i overensstemmelse med følgende formel:

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

hvor:

M	=	køretøjets masse i køreklar stand i kilogram (kg)
M <sub>0</sub>	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Det specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål for en fabrikant i 2020 beregnes som gennemsnittet af de tilladte specifikke emissioner af CO<sub>2</sub> 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:

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

hvor:

WLTP <sub>CO2</sub>	er de gennemsnitlige specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner i 2020, bestemt i overensstemmelse med bilag XXI til Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 <sup>24</sup> og beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, andet led, i nærværende forordning, uden at medtage CO <sub>2</sub> -besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 5 og 11
NEDC <sub>CO2</sub>	er de gennemsnitlige specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner i 2020, bestemt i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 <sup>25</sup> og beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, andet led, i nærværende forordning, uden at medtage CO <sub>2</sub> -besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 5 og 11
NEDC <sub>2020target</sub>	er det specifikke emissionsmål for 2020, beregnet i overensstemmelse med punkt 1 og 2 i nærværende bilag.

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

$$\text{Specifikt emissionsmål} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\text{Ø}} - M_0) - (M_{\text{Ø}2020} - M_{0,2020})]$$

---

<sup>24</sup> Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

<sup>25</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 644).

hvor:

$WLTP_{reference\ target}$	er det specifikke WLTP- emissionsmål for 2021, beregnet i overensstemmelse med punkt 3
a	er 0,0333
$M_{\emptyset}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af nye registrerede køretøjer i mållåret i kilogram (kg)
$M_0$	er 1 379,88 i 2021, og som defineret i artikel 13, stk. 1, litra a), for perioden 2022, 2023 og 2024
$M_{2020}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af nye registrerede køretøjer i 2020 i kilogram (kg)
$M_{0,2020}$	er 1 379,88.

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

$$\text{Derogation target}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

hvor:

$WLTP_{CO_2}$	er som defineret i punkt 3
$NEDC_{CO_2}$	er som defineret i punkt 3
$NEDC_{2021target}$	er det specifikke emissionsmål for 2021, der er indrømmet af Kommissionen i medfør af denne forordnings artikel 10.

6. Fra og med 1. januar 2025 beregnes de EU-flådedækkende mål og de specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål for en fabrikant således:

## 6.0. EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub>

Det EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nyregistrerede biler) af de referenceværdier<sub>2021</sub>, som er fastsat for hver enkelt fabrikant, for hvilken der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4.

Referenceværdien<sub>2021</sub> for hver enkelt fabrikant fastsættes således:

referenceværdi<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2,measured}$  ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

hvor

$WLTP_{CO_2,measured}$  er gennemsnittet, for hver fabrikant, af de målte kombinerede CO<sub>2</sub>-emissioner for hver ny personbil, der registreres i 2020, som fastsat og indberettet i overensstemmelse med artikel 7a, stk. 1, litra b), i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153

$NEDC_{2020target}$  og  $NEDC_{CO_2}$  er som defineret i punkt 3

$M_{\emptyset 2021}$  er den gennemsnitlige masse i køreklar stand af fabrikantens nye registrerede personbiler i 2021 i kilogram (kg)

$M_0$  er 1379,88<sup>26</sup>

a,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_0, 2020$  er som defineret i punkt 4.

## 6.1. EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030

### 6.1.1. EU-flådedækkende mål for 2025 til 2029

EU-flådedækkende mål<sub>2025</sub> = EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> · (1 - reduktionsfaktor<sub>2025</sub>)

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> [...] er som defineret i punkt 6.0.

reduktionsfaktor<sub>2025</sub> er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 4, litra a).

---

<sup>26</sup> også som fastsat i punkt 4.

## 6.1.2. EU-flådedækkende mål fra og med 2030

EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> = EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> · (1 - reduktionsfaktor<sub>2030</sub>)

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> [...] er som defineret i punkt 6.0.

reduktionsfaktor<sub>2030</sub> er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 5, litra a).

## 6.2. Specifikke emissionsreferencemål fra og med 2025

### 6.2.1. 2025 til 2029

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2025</sub> er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1

a<sub>2025</sub> er  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

hvor

a<sub>2021</sub> er hældningen på den rette linje, der bedst beskriver sammenhængen, bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (forklarende variabel) og de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (afhængig variabel) fra hvert enkelt køretøj i EU-flåden i 2021

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> er gennemsnittet af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle nyregistrerede køretøjer i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4

TM er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram af alle fabrikantens nyregistrerede køretøjer i det relevante kalenderår

TM<sub>0</sub> er den værdi, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d).

## 6.2.2. Fra og med 2030

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

a<sub>2030</sub> er  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

hvor

a<sub>2021</sub> er hældningen på den rette linje, der bedst beskriver sammenhængen, bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (forklarende variabel) og de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (afhængig variabel) fra hvert enkelt køretøj i EU-flåden i 2021

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> er gennemsnittet af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle nyregistrerede køretøjer i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4

TM er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram af alle fabrikantens nyregistrerede køretøjer i det relevante kalenderår

TM<sub>0</sub> er den værdi, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d).

### 6.3. Det specifikke emissionsmål fra og med 2025

Specifikt emissionsmål = emissionsreferencemål · ZLEV-faktor

hvor

Specifikt emissionsreferencemål er det specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsreferencemål fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1 for perioden fra 2025 til 2029 og punkt 6.2.2 fra og med 2030

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 1,05 eller 1,0 alt efter omstændighederne

hvor

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x er 15 % i årene fra 2025 til 2029 og [...] [35] % [...] fra og med 2030.

## DEL B. SPECIFIKKE CO<sub>2</sub>-EMISSIONSMÅL FOR LETTE ERHVERVSKØRETØJER

1. De specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj fastsættes i 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 <sub>0</sub>	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i 2020 beregnes som gennemsnittet af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner 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:

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

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  er de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i 2020, bestemt i overensstemmelse med bilag XXI til Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, uden at medtage CO<sub>2</sub>-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 11

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  er de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i 2020, bestemt i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152, uden at medtage CO<sub>2</sub>-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 11

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

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

$$\text{Specifikt emissionsmål} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$  er det specifikke WLTP- emissionsmål for 2021, beregnet i overensstemmelse med punkt 3

a er 0,096

$M_{\theta}$  er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af nye registrerede lette erhvervskøretøjer i det relevante målår i kilogram (kg)

$M_0$  er 1 766,4 i 2020 og for perioden 2021, 2022 og 2023 den værdi, der er vedtaget i henhold til artikel 13, stk. 5, i forordning (EU) nr. 510/2011, og for 2024 den værdi, der er vedtaget i henhold til artikel 13, stk. 1, litra b), i nærværende forordning

$M_{\theta 2020}$  er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af nye registrerede lette erhvervskøretøjer 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:

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  er det specifikke emissionsmål for 2021, der er indrømmet af Kommissionen i medfør af denne forordnings artikel 10.

6. Fra og med 1. januar 2025 beregnes de EU-flådedækkende mål og det specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål for en fabrikant således:

#### 6.0. EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub>

Det EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nyregistrerede lette erhvervskøretøjer) af de referenceværdier<sub>2021</sub>, som er fastsat for hver enkelt fabrikant, for hvilken der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4.

Referenceværdien<sub>2021</sub> for hver enkelt fabrikant fastsættes således:

referenceværdi<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, measured}$  ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

hvor

$WLTP_{CO_2, measured}$  er gennemsnittet, for hver fabrikant, af de målte kombinerede CO<sub>2</sub>-emissioner for hvert nye lette erhvervskøretøj, der registreres i 2020, som fastsat og indberettet i overensstemmelse med artikel 7a, stk. 1, litra b), i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152

$NEDC_{2020target}$  og  $NEDC_{CO_2}$  er som defineret i punkt 3

$M_{\emptyset 2021}$  er den gennemsnitlige masse i køreklar stand af fabrikantens nye registrerede lette erhvervskøretøjer i 2021 i kilogram (kg)

$M_0$  er værdien  $M_0$  som defineret i punkt 4 for året 2021

a,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_{0,2020}$  er som defineret i punkt 4.

## 6.1. De EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030

### 6.1.1. EU-flådedækkende mål for 2025 til 2029

$$\text{EU-flådedækkende mål}_{2025} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> [...] er som defineret i punkt 6.0.

reduktionsfaktor<sub>2025</sub> er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 4, litra b).

### 6.1.2. EU-flådedækkende mål fra og med 2030

$$\text{EU-flådedækkende mål}_{2030} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2030})$$

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> [...] er som defineret i punkt 6.0.

reduktionsfaktor<sub>2030</sub> er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 5, litra b).

## 6.2. Det specifikke emissionsreferencemål fra og med 2025

### 6.2.1. 2025 til 2029

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål<sub>2025</sub> +  $\alpha$  · (TM-TM<sub>0</sub>)

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2025</sub> er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1

$\alpha$  er  $a_{2025}$ , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nyregistrerede køretøjer er lig med eller mindre end TM<sub>0</sub>, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d), og  $a_{2021}$ , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nyregistrerede køretøjer er større end TM<sub>0</sub>, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d)

hvor

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

$a_{2021}$  er hældningen på den rette linje, der bedst beskriver sammenhængen, bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (forklarende variabel) og de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (afhængig variabel) fra hvert nyregistreret køretøj i EU-flåden i 2021

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> er gennemsnittet af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle nyregistrerede køretøjer i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4

TM er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram af alle fabrikantens nyregistrerede køretøjer i det relevante kalenderår

TM<sub>0</sub> er den værdi, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d).

## 6.2.2. Fra og med 2030

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> +  $\alpha$  · (TM-TM<sub>0</sub>)

hvor

EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

$\alpha$  er  $a_{2030}$ , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nyregistrerede køretøjer er lig med eller mindre end TM<sub>0</sub>, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d), og  $a_{2021}$ , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nyregistrerede køretøjer er større end TM<sub>0</sub>, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d)

hvor

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

$a_{2021}$  er hældningen på den rette linje, der bedst beskriver sammenhængen, bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (forklarende variabel) og de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (afhængig variabel) fra hvert nyregistreret køretøj i EU-flåden i 2021

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> er gennemsnittet af de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle nyregistrerede køretøjer i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4

TM er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram af alle fabrikantens nyregistrerede køretøjer i det relevante kalenderår

TM<sub>0</sub> er den værdi, der er fastsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra d).

### 6.3. Specifikke emissionsmål fra og med 2025

#### 6.3.1. Fra 2025 til 2029

Det specifikke emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU-flådedækkende mål<sub>2025</sub>)) · ZLEV-faktor

hvor

Specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

$\emptyset_{\text{targets}}$  er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nyregistrerede lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er 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 1,05 eller 1,0 alt efter omstændighederne

hvor

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

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

x er 15 %.

### 6.3.2. Fra og med 2030

Det specifikke emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub>)) · ZLEV-faktor

hvor

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

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

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 1,05 eller 1,0 alt efter omstændighederne

hvor

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

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

x er 30 %.

## **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 CO<sub>2</sub>***

1. Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hver ny personbil, der registreres som et køretøj i klasse M1 på deres territorium:

- a) fabrikant
- b) typegodkendelsesnummer med udvidelsesnummer
- c) type, variant og version (hvis relevant)
- d) mærke og handelsbetegnelse
- e) kategori for godkendt køretøjstype
- f) samlet antal nye registreringer
- g) masse i køreklar stand
- h) de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (NEDC og WLTP)
- i) fodaftryk: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel
- j) brændstoftype og brændstofdriфтsmåde
- k) slagvolumen
- l) elektrisk energiforbrug
- m) koden for den innovative teknologi eller gruppe af innovative teknologier og den CO<sub>2</sub>-emissionsreduktion, som denne teknologi har medført (NEDC og WLTP)
- n) maksimal nettoeffekt
- o) køretøjets identifikationsnummer
- p) WLTP-prøvningsmasse
- q) afvigelses- og verifikationsfaktor omhandlet i punkt 3.2.8 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153
- r) kategori for registreret køretøj

- s) køretøjsfamiliens identifikationsnummer
- t) elektrisk rækkevidde, hvis relevant.

Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med artikel 7 stille alle parametre, der er anført under dette punkt, til rådighed for Kommissionen i det format, der er angivet i andet afsnit af del B.

2. De detaljerede data, der omtales i punkt 1, skal tages fra den pågældende personbils typeattest. For køretøjer med dual-fuel-motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver specifikke CO<sub>2</sub>-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.

3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:

- a) det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af EF-typegodkendelse
- b) det samlede antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler
- c) det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der er godkendt nationalt i 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 <sup>27</sup>	
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 er godkendt nationalt i små serier	

<sup>27</sup> ISO 3166 alpha-2 koder med undtagelse af Grækenland og Det Forenede Kongerige, hvis kode er henholdsvis "EL" og "UK".

Afsnit 2 — Detaljerede overvågningsdata — registrering af ét køretøj

Henvisning til punkt 1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj
a)	Fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse
	Fabrikantens navn OEM-erklæring
	Fabrikantens navn i medlemsstatens register <sup>1</sup>
b)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer
c)	Type
	Variant
	Version
d)	Mærke og handelsbetegnelse
e)	Kategori for godkendt køretøjstype
f)	Samlet antal nye registreringer
g)	Masse i køreklar stand
h)	Specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner (kombineret)  NEDC-værdi frem til den 31. december 2020, undtagen for køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 5, for hvilke NEDC-værdien fastsættes frem til den 31. december 2022 i henhold til artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153
	Specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner (kombineret)  WLTP-værdi
i)	Akselafstand
	Sporvidde for styreaksel (aksel 1)
	Sporvidde for styreaksel (aksel 2)

j)	Brændstoftype
	Brændstofdriфтsmåde
k)	Slagvolumen (cm <sup>3</sup> )
l)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)
m)	Miljøinnovationens(-ernes) kode(-r)
	Samlede CO <sub>2</sub> -emissionsreduktioner efter NEDC på grund af miljøinnovation(-er) til og med 2020
	Samlede CO <sub>2</sub> -emissionsreduktioner efter WLTP på grund af miljøinnovation(-er)
n)	Maksimal nettoeffekt
o)	Køretøjets identifikationsnummer
p)	WLTP-prøvningsmasse
q)	Afvigelsesfaktor De (hvis den foreligger)
	Verifikationsfaktor (hvis den foreligger)
r)	Kategori for registreret køretøj
s)	Køretøjsfamiliens identifikationsnummer
t)	Elektrisk rækkevidde, hvis relevant

### Bemærkninger:

<sup>1</sup> I forbindelse med nationale godkendelser i små serier (NSS) eller individuelle godkendelser (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen "fabrikantens navn i medlemsstatens register", hvorimod der i kolonnen "fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse" anføres følgende: henholdsvis "AA-NSS" eller "AA-IVA".

## BILAG III

### **OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF EMISSIONER FRA LETTE ERHVERVSKØRETØJER**

#### **A. Indsamling af data om lette erhvervskøretøjer og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO<sub>2</sub>**

##### *1. Detaljerede data*

##### **1.1. Færdigopbyggede køretøjer registreret som N<sub>1</sub>**

For EF-godkendte færdigopbyggede køretøjer registreret som N<sub>1</sub> registrerer medlemsstaterne for hvert kalenderår følgende detaljerede data om hvert nyt let erhvervskøretøj første gang, det registreres på deres område:

- a) fabrikant
- b) typegodkendelsesnummer med udvidelsesnummer
- c) type, variant og version
- d) mærke
- e) kategori for godkendt køretøjstype
- f) kategori for registreret køretøj
- g) de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (NEDC og WLTP)
- h) masse i køreklar stand
- i) teknisk tilladt totalmasse
- j) fodaftryk: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel
- k) brændstoftype og brændstofdriфтsmåde
- l) slagvolumen
- m) elektrisk energiforbrug
- n) koden for den innovative teknologi eller gruppe af innovative teknologier og den CO<sub>2</sub>-emissionsreduktion, som denne teknologi har medført (NEDC og WLTP)

- o) køretøjets identifikationsnummer
- p) WLTP-prøvningsmasse
- q) afvigelsesfaktor og verifikationsfaktor omhandlet i punkt 3.2.8 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152
- r) køretøjsfamiliens identifikationsnummer bestemt i overensstemmelse med punkt 5.0 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151
- s) elektrisk rækkevidde, hvis relevant.

Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med artikel 7 stille alle parametre, der er anført under dette punkt, til rådighed for Kommissionen i det format, der er angivet i afsnit 2 i del C i nærværende bilag.

## 1.2. Køretøjer, der er godkendt i en etapevis typegodkendelsesproces og registreret som N<sub>1</sub>-køretøjer

For etapevise køretøjer, der er registreret som N<sub>1</sub>-køretøjer, registrerer medlemsstaterne for hvert kalenderår følgende detaljerede oplysninger om:

- a) basiskøretøjet (delvist opbygget): de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o), eller, i stedet for de data, der er angivet i litra h) og i), den tilføjede standardmasse, som er angivet som en del af de typegodkendelsesdata, der er omhandlet i punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
- b) basiskøretøjet (færdigopbygget): de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o)
- c) det trinvist færdigopbyggede køretøj: de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), f), g), h), j), k), l), m) og o).

Hvis nogen af de data, der er nævnt i litra a) og b) i dette punkt, ikke kan angives for basiskøretøjet, fremsender medlemsstaten i stedet data om det trinvist færdigopbyggede køretøj.

Det format, der er angivet i afsnit 2 i del C, anvendes til trinvist færdigopbyggede N<sub>1</sub>-køretøjer.

Køretøjets identifikationsnummer som omhandlet i punkt 1.1, litra o), må ikke offentliggøres.

- 2. De i punkt 1 nævnte oplysninger skal tages fra typeattesten. For køretøjer med dual-fuel-motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver specifikke CO<sub>2</sub>-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.

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 individuelt godkendte lette erhvervskøretøjer
  - d) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er godkendt nationalt i små serier.

**B. Metode til fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO<sub>2</sub> for nye lette erhvervskøretøjer**

Overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i henhold til punkt 1 og 3 i del A i dette bilag, skal fastlægges i overensstemmelse med metoden i denne del.

*1. Antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer*

Medlemsstaterne fastslår antallet af nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret på deres område i det pågældende overvågningsår, inddelt efter, om køretøjerne er omfattet af EF-typegodkendelse, individuel godkendelse eller national godkendelse af små serier samt eventuelt antallet af etapevise køretøjer.

*2. Færdigopbyggede køretøjer*

For trinvis opbyggede køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.

For at sikre, at værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner, brændstoffektivitet og massen for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, fremlægger Kommissionen uden at påføre fabrikanten af basiskøretøjet for store byrder en særlig overvågningsprocedure samt foretager, hvor det er hensigtsmæssigt, de nødvendige ændringer af den relevante lovgivning om typegodkendelse.

Til trods for at den tilføjede standardmasse med henblik på beregningen af målet for 2020 i overensstemmelse med punkt 2 i del B i bilag I tages fra del C i dette bilag, kan det trinvist færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4, hvis denne masseværdi ikke kan bestemmes.

Hvis basiskøretøjet er et færdigopbygget køretøj, anvendes dette køretøjs masse i køreklar stand ved beregningen af det specifikke emissionsmål. Hvis denne masseværdi imidlertid ikke kan bestemmes, kan det trinvist færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål.

### 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:

<i>Afsnit 1 — Aggregerede overvågningsdata</i>	
Medlemsstat <sup>28</sup>	
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 er godkendt nationalt i små serier	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af typegodkendelse i flere etaper (hvis de foreligger)	

<sup>28</sup> ISO 3166 alpha-2 koder med undtagelse af Grækenland og Det Forenede Kongerige, hvis kode er henholdsvis "EL" og "UK".

*Afsnit 2 — Detaljerede overvågningsdata — registrering af ét køretøj*

Henvisning til punkt 1.1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj <sup>(1)</sup>
a)	Fabrikantens navn EU-standardbenævnelse <sup>(2)</sup>
	Fabrikantens navn OEM-erklæring FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ/BASISKØRETØJ <sup>(3)</sup>
	Fabrikantens navn OEM-erklæring TRINVIST FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ <sup>(3)</sup>
	Fabrikantens navn i medlemsstatens register <sup>(2)</sup>
b)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer
c)	Type
	Variant
	Version
d)	Mærke
e)	Kategori for godkendt køretøjstype
f)	Kategori for registreret køretøj
g)	Specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner (kombineret) NEDC-værdi indtil den 31. december 2020
	Specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner (kombineret) WLTP-værdi
h)	Masse i køreklar stand BASISKØRETØJ
	Masse i køreklar stand TRINVIST FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ
i) <sup>(4)</sup>	Teknisk tilladt totalmasse

j)	Akselafstand
	Sporvidde for styreaksel (aksel 1)
	Sporvidde for anden aksel (aksel 2)
k)	Brændstoftype
	Brændstofdriktsmåde
l)	Slagvolumen (cm <sup>3</sup> )
m)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)
n)	Miljøinnovationens(-ernes) kode(-r)
	Samlede CO <sub>2</sub> -emissionsreduktioner efter NEDC på grund af miljøinnovation(-er) indtil den 31. december 2020
	Samlede CO <sub>2</sub> -emissionsreduktioner efter WLTP på grund af miljøinnovation(-er)
o)	Køretøjets identifikationsnummer
p)	WLTP-prøvningsmasse
q)	Afvigelsesfaktor De (hvis den foreligger)
	Verifikationsfaktor (hvis den foreligger)
r)	Køretøjsfamiliens identifikationsnummer
s)	Elektrisk rækkevidde, hvis den foreligger
Punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF <sup>29</sup>	Tilføjet standardmasse (hvis relevant for etapevise køretøjer)

<sup>29</sup> For etapevise køretøjer kan basiskøretøjets masse i køreklar stand og teknisk tilladte totalmasse erstattes af den tilføjede standardmasse, der er angivet i typegodkendelsesdataene i overensstemmelse med punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF.

Bemærkninger:

- 1) Hvis der i forbindelse med etapevise køretøjer ikke kan fremlægges data for basiskøretøjet, indhenter medlemsstaten som minimum de data, der er angives i dette format for det trinvist færdigbyggede køretøj.
- 2) I forbindelse med nationale godkendelser i små serier (NSS) eller individuelle godkendelser (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen "fabrikantens navn i medlemsstatens register", hvorimod der i kolonnen "fabrikantens navn EU-standardbenævnelse" anføres følgende: henholdsvis "AA-NSS" eller "AA-IVA".
- 3) For etapevise køretøjer angives fabrikanten af basiskøretøjet (delvis opbygget/færdigopbygget). Hvis fabrikanten af basiskøretøjet ikke er kendt, anføres kun fabrikanten af det trinvist færdigopbyggede køretøj.
- 4) For etapevise køretøjer angives den teknisk tilladte totalmasse af basiskøretøjet.
- 5) For etapevise køretøjer kan basiskøretøjets masse i køreklar stand og teknisk tilladte totalmasse erstattes af den tilføjede standardmasse, der er angivet i typegodkendelsesdataene i overensstemmelse med punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF.

## **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) (EUT L 221 af 26.8.2017, s. 4)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1502	
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) (EUT L 219 af 25.8.2017, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1499	

## BILAG V

### SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Denne forordning
Artikel 1, første afsnit	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, andet afsnit	Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, tredje afsnit	–	Artikel 1, stk. 3
–	–	Artikel 1, stk. 4
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 e)	Artikel 3, stk. 1, litra j)	–
artikel 3, stk. 1, litra f) og g)	artikel 3, stk. 1, litra h) og i)	artikel 3, stk. 1, litra h) og i)
–	–	Artikel 3, stk. 1, litra j), k) og l)
Artikel 3, stk. 1, litra k)	–	–
Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, stk. 1	–	–

–	–	Artikel 4, stk. 1, indledningen
–	–	Artikel 4, stk. 1, litra a)
–	Artikel 4, første afsnit	Artikel 4, stk. 1, litra b)
–	–	Artikel 4, stk. 1, litra c)
–	Artikel 4, andet afsnit	Artikel 4, stk. 2
Artikel 4, andet afsnit	Artikel 4, tredje afsnit	Artikel 4, stk. 3
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 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 8, stk. 6	Artikel 8, stk. 7	–
Artikel 8, stk. 7	–	Artikel 7, stk. 6, første afsnit
–	–	Artikel 7, stk. 6, andet afsnit
–	Artikel 8, stk. 8	–
Artikel 8, stk. 8	–	–
Artikel 8, stk. 9	Artikel 8, stk. 9	Artikel 7, stk. 7
–	–	Artikel 7, stk. 8
–	Artikel 8, stk. 10	Artikel 7, stk. 9
Artikel 9, stk. 1	Artikel 9, stk. 1	Artikel 8, stk. 1
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 8, stk. 2
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
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), b) og c), d) og e)	Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c), d) og e)	Artikel 9, stk. 1, litra a), b) og c), d) og e)
–	–	Artikel 9, stk. 1, litra f)
Artikel 10, stk. 2	Artikel 10, stk. 2	Artikel 9, stk. 2
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
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 11, stk. 4, tredje og fjerde afsnit	–	Artikel 10, stk. 4, tredje og fjerde afsnit
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
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, stk. 1
–	–	Artikel 12, stk. 2
–	–	Artikel 12, stk. 3
Artikel 13, stk. 1	–	–
–	–	Artikel 13, overskrift
–	–	Artikel 13, stk. 1, første afsnit, indledningen
Artikel 13, stk. 2, første afsnit	–	Artikel 13, stk. 1, litra a)
–	Artikel 13, stk. 2	Artikel 13, stk. 1, litra b)
		Artikel 13, stk. 1, litra c) og d)
Artikel 13, stk. 2, andet afsnit	–	–
Artikel 13, stk. 2, tredje afsnit	–	Artikel 13, stk. 2
–	Artikel 13, stk. 1	Artikel 14, stk. 1
–	Artikel 13, stk. 4	–
–	Artikel 13, stk. 5	–
Artikel 13, stk. 3	Artikel 13, stk. 6	Artikel 14, stk. 2
Artikel 13, stk. 4	–	–
Artikel 13, stk. 5	–	–

Artikel 13, stk. 6	Artikel 13, stk. 3	–
Artikel 13, stk. 7	–	Artikel 14, stk. 3
Artikel 14, stk. 1	Artikel 14, stk. 1	Artikel 15, stk. 1
Artikel 14, stk. 2	Artikel 14, stk. 2	Artikel 15, stk. 2
Artikel 14, stk. 3	Artikel 14, stk. 3	Artikel 15, stk. 3
Artikel 14a, stk. 1	Artikel 15, stk. 3	Artikel 16, stk. 1
Artikel 14a, stk. 2	Artikel 15, stk. 1	Artikel 16, stk. 2
Artikel 14a, stk. 3	Artikel 16	Artikel 16, stk. 3
Artikel 14a, stk. 4	Artikel 15, stk. 2	–
Artikel 14a, stk. 5	Artikel 17	–
–	–	Artikel 17
Artikel 15	–	Artikel 17
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 18
Bilag I	–	Bilag I, del A
–	Bilag I	Bilag I, del B
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