

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2023/1634

af 5. juni 2023

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, stk. 8, artikel 10, stk. 8, andet afsnit, og artikel 15, stk. 8, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Bilag I til forordning (EU) 2019/631 indeholder detaljerede metoder til beregning af de specifikke emissionsmål for fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- (2) Siden den 1. januar 2021 har CO<sub>2</sub>-emissionsnormerne været baseret på CO<sub>2</sub>-emissionsdata bestemt i overensstemmelse med den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 <sup>(2)</sup>. Bilag I til forordning (EU) 2019/631 er blevet ændret ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2173 <sup>(3)</sup> for at tage hensyn til indførelsen af WLTP ved at præcisere, hvordan de specifikke emissionsmål for bestemte typer fabrikanter skal bestemmes. Der er imidlertid behov for yderligere præcisering for så vidt angår fabrikanter, der er medlemmer af en pool, med henblik på at fastsætte beregningsmetoden for de specifikke emissionsmål for kalenderårene 2021-2024.
- (3) I del A i bilag I til forordning (EU) 2019/631 er beregningsmetoden for de undtagelsesmål, der finder anvendelse i kalenderårene 2021-2024, anført. Af hensyn til retssikkerheden er det nødvendigt også at præcisere beregningsmetoden for de undtagelsesmål, der finder anvendelse i kalenderårene 2025-2028, jf. artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra c), i nævnte forordning.

<sup>(1)</sup> EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</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>(3)</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2173 af 16. oktober 2020 om ændring af bilag I, II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 for at ajourføre overvågningsparametre og præcisere visse aspekter vedrørende ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure (EUT L 433 af 22.12.2020, s. 1).

- (4) For at skelne mellem færdigopbyggede og delvist opbyggede basiskøretøjer bør definitionen af prøvningsmasse (»TM«) for den gennemsnitlige prøvningsmasse i kg for alle nye lette erhvervskøretøjer i punkt 6.2.1 i del B i bilag I til forordning (EU) 2019/631 tilpasses.
- (5) I bilag II og III til forordning (EU) 2019/631 præciseres typen af og formatet for de data vedrørende nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der skal indsamles af medlemsstaterne eller fabrikanterne og årligt fremsendes til Kommissionen. På grundlag af de indhøstede erfaringer er det blevet klart, at visse overvågningsparametre kan fjernes for at gøre overvågningsprocessen lettere, da de ikke anvendes til beregningen af de specifikke emissionsmål eller de gennemsnitlige specifikke emissioner; disse parametre bør derfor fjernes, uden at det hæmmer den grundige vurdering af, om fabrikanterne overholder deres specifikke emissionsmål. Derudover er det nødvendigt at tilføje visse nye parametre, navnlig med henblik på verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra ibrugtagne køretøjer. Disse ændringer af parametrene skal afspejles i den type data, der skal indsamles, i del A i bilag II og del A i bilag III til forordning (EU) 2019/631 samt i formaterne for dataindsamlingen i del B i bilag II og del B i bilag III til nævnte forordning.
- (6) I bilag III til forordning (EU) 2019/631 beskrives en procedure for, hvordan fabrikanterne kan beregne CO<sub>2</sub>-emissioner og masseverdier for lette erhvervskøretøjer, der typegodkendes etapevis. For individuelle delvist opbyggede basiskøretøjer beregnes køretøjets masse i overensstemmelse med punkt 1.2.4 i del A i bilag III til forordning (EU) 2019/631, idet der tages hensyn til karrosseriets masseværdi (B<sub>0</sub>), som er fastsat til 1,375 for beregninger vedrørende kalenderåret 2021. Denne værdi bør revideres for kalenderårene fra 2022 til 2024 på grundlag af den gennemsnitlige masse i køreklar stand for nye delvist opbyggede basiskøretøjer, der er registreret i Unionen i kalenderårene 2018, 2019 og 2020.
- (7) På grund af manglende endelige CO<sub>2</sub>-overvågningsdata for nye lette erhvervskøretøjer for kalenderåret 2020 kunne revisionen af værdien B<sub>0</sub> ikke færdiggøres inden den 31. oktober 2021 som fastsat i punkt 1.2.4 i del A i bilag III til forordning (EU) 2019/631. I betragtning af at en revision af værdien B<sub>0</sub> kun ved hjælp af data for kalenderårene 2018 og 2019 ville have resulteret i en værdi, der var meget tæt på den nuværende værdi B<sub>0</sub>, og med henblik på at lette gennemførelsen og skabe retssikkerhed for de berørte fabrikanter, bør den i øjeblikket gældende værdi B<sub>0</sub> fastholdes for kalenderåret 2022. For kalenderårene 2023 og 2024 er den reviderede værdi B<sub>0</sub> blevet beregnet på grundlag af de endelige overvågningsdata for lette erhvervskøretøjer for kalenderårene 2018, 2019 og 2020. For at skabe retssikkerhed for fabrikanterne efter 2024 er det desuden nødvendigt at præcisere, at den reviderede værdi B<sub>0</sub> også finder anvendelse i årene efter 2024.
- (8) Der er behov for en præcisering for bedre at tage hensyn til de forskellige måder, hvorpå den aerodynamiske indvirkning for delvist opbyggede basiskøretøjer i klasse N<sub>1</sub> kan bestemmes i forbindelse med beregningen af de overvågede CO<sub>2</sub>-emissioner.
- (9) Del B i bilag III til forordning (EU) 2019/631 indeholder visse oplysninger, navnlig vedrørende den lovpligtige NEDC-prøvningsprocedure, som er forældet, og bør derfor udgå.
- (10) Forordning (EU) 2019/631 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

I forordning (EU) 2019/631 foretages følgende ændringer:

- 1) Bilag I ændres som anført i bilag I til nærværende forordning.
- 2) Bilag II ændres som anført i bilag II til nærværende forordning.
- 3) Bilag III ændres som anført i bilag III til nærværende forordning.

*Artikel 2*

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

Dog anvendes følgende punkter fra den 1. januar 2024:

- a) punkt 1), litra a), nr. ii) og iii), og punkt 2), litra b) og c), i bilag II
- b) punkt 1), litra a), nr. iii) og v), og punkt 3), litra c) og e), i bilag III.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juni 2023.

*På Kommissionens vegne*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Formand*

---

## BILAG I

I bilag I til forordning (EU) 2019/631 foretages følgende ændringer:

1) I del A foretages følgende ændringer:

a) Som punkt 3d indsættes:

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

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

b) I punkt 5 tilføjes som litra c):

»c) For en fabrikant, der har fået indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 10, stk. 4, for et af kalenderårene fra 2025 til 2028, beregnes det specifikke emissionsmål (Undtagelsesmål<sub>2025-2028</sub>) således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, \text{measured}}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2, \text{ind}}}{NEDC_{CO_2, \text{ind}}} \cdot \text{Mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

For en sådan fabrikant, der ikke var ansvarlig for registrering af nye personbiler i 2020, eller for hvilken  $WLTP_{CO_2}$  som defineret i punkt 3 eller  $NEDC_{CO_2}$  som defineret i punkt 3 er nul, beregnes det specifikke emissionsmål (Undtagelsesmål<sub>2025-2028</sub>) således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, \text{measured}}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{Mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

hvor:

$WLTP_{CO_2, \text{measured}}$	er den gennemsnitlige værdi for alle individuelle fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020, af $WLTP_{CO_2, \text{measured}}$ som defineret i punkt 6.0
$WLTP_{CO_2}$	er den gennemsnitlige værdi for alle individuelle fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020, af $WLTP_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$NEDC_{CO_2}$	er den gennemsnitlige værdi for alle individuelle fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4, vægtet med antallet af nye personbiler registreret i 2020, af $NEDC_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$WLTP_{CO_2, \text{ind}}$	er lig med $WLTP_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
$NEDC_{CO_2, \text{ind}}$	er lig med $NEDC_{CO_2}$ som defineret i punkt 3
reduktionsfaktor <sub>2025</sub>	er den reduktion, der er omhandlet i artikel 1, stk. 4, litra a)
$\text{Mål}_{2021}$	er en reduktion på 45 % af den pågældende fabrikants gennemsnitlige specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner i 2007.«

2) I del B foretages følgende ændringer:

a) Som punkt 3d indsættes:

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

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

b) I punkt 6.2.1 ændres ordlyden:

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

til:

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

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

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

---

## BILAG II

I bilag II til forordning (EU) 2019/631 foretages følgende ændringer:

1) I del A foretages følgende ændringer:

a) I punkt 1a foretages følgende ændringer:

i) Det indledende afsnit affattes således:

»Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hver ny personbil, der registreres som et køretøj i klasse M<sub>1</sub> på deres territorium, og fremsender dem til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i det format, der er angivet i del B, afsnit 2a.«

ii) Som nr. 5a) indsættes:

»5a) Identifikator for køremodstandsfamilie eller identifikator for køremodstandsmatrixfamilie.«

iii) Som nr. 9a) indsættes:

»9a) Tegn svarende til de bestemmelser, der er anvendt ved typegodkendelse.«

iv) Nr. 19), 22), 23) og 24) udgår.

v) Andet afsnit udgår.

b) Punkt 2 affattes således:

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

2) I del B, afsnit 2a, foretages følgende ændringer i tabellen:

a) I første kolonne, første række, ændres overskriften »Henvisning til punkt 1 og 1a i del A« til:

»Henvisning til del A, punkt 1a«.

b) Som nr. 5a) indsættes:

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

c) Som nr. 9a) indsættes:

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

d) Nr. 14) affattes således:

»14)	Brændstoftype	26
	Brændstofdriфтsmåde	26.1 23 (for batteridrevne elkøretøjer) 23.1 (for hybride elkøretøjer med ekstern opladning)«

e) Nr. (19)((19), 22), 23) og 24) udgår.

f) Bemærkning 4 udgår.

## BILAG III

I bilag III til forordning (EU) 2019/631 foretages følgende ændringer:

1) I del A foretages følgende ændringer:

a) I punkt 1.1a foretages følgende ændringer:

i) Overskriften og det indledende afsnit affattes således:

»1.1a. Indberetning fra medlemsstaterne af køretøjer registreret som N<sub>1</sub>-køretøjer

Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hvert nyt færdigopbygget eller trinvis færdigopbygget let erhvervskøretøj, der registreres som et N<sub>1</sub>-køretøj på deres territorium, og fremsender dem til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i det format, der er angivet i del C, afsnit 2a:«.

ii) Nr. 1) affattes således:

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

iii) Som nr. 5a) indsættes:

»(5a) Identifikator for køremodstandsfamilie eller identifikator for køremodstandsmatrixfamilie«.

iv) Som nr. 7a) indsættes:

»(7a) Færdigopbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj«.

v) Som nr. 9a) indsættes:

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

vi) Nr. 12) affattes således:

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

vii) Som nr. 12a) indsættes:

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

viii) Nr. 19), 23), 24) og 25) udgår.

ix) Andet afsnit udgår.

b) Punkt 1.2.1 og 1.2.1.2a udgår.

c) I punkt 1.2.2 foretages følgende ændringer:

i) Det indledende afsnit affattes således:

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

ii) I litra a) foretages følgende ændringer:

— Nr. ii) affattes således:

»identifikator for køretøjets interpolationsfamilie som omhandlet i punkt 6.2.6 i FN-regulativ nr. 154«.

— Nr. iv), v) og viii) udgår.

— Nr. vii) affattes således:

»vii) det delvist opbyggede basiskøretøjs masse i køreklar stand«.

iii) Litra b), nr. iv), affattes således:

»iv) det færdigopbyggede basiskøretøjs masse i køreklar stand«.

d) I punkt 1.2.3 affattes andet afsnit således:

»Hvis de data, der er omhandlet i punkt 1.2.2, ikke indberettes af fabrikanten af basiskøretøjet, skal de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner og den masse i køreklar stand, som indberettes af medlemsstaterne for det pågældende trinvis færdigopbyggede køretøj i overensstemmelse med punkt 1.1a, anvendes til at bestemme, om køretøjet er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, og til at beregne den pågældende basiskøretøjsfabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner og specifikke emissionsmål.«

e) I punkt 1.2.4 foretages følgende ændringer:

i) Det indledende afsnit affattes således:

»En fabrikant skal fra og med kalenderåret 2020 beregne de overvågede CO<sub>2</sub>-emissioner for hvert enkelt af vedkommendes delvist opbyggede basiskøretøjer i henhold til interpolationsmetoden som omhandlet i punkt 3.2.3.2 eller 3.2.4 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154 efter samme metode, som anvendes i forbindelse med EF-typegodkendelse af basiskøretøjet med hensyn til dets emissioner, hvor udtrykkene forstås som defineret i nævnte punkter med følgende undtagelser:«

ii) Litra a) affattes således:

»a) Det individuelle køretøjs masse

Udtrykket »TM<sub>ind</sub>«, der er omhandlet i punkt 3.2.3.2.2.1 eller 3.2.4.1.1.1 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154, erstattes af basiskøretøjets standardmasse, DM<sub>basis</sub>. Er DM<sub>basis</sub> lavere end prøvningsmassen for et køretøj med lav værdi i interpolationsfamilien (TM<sub>L</sub>), erstattes TM<sub>ind</sub> af TM<sub>L</sub>. Er DM<sub>basis</sub> højere end prøvningsmassen for et køretøj med høj værdi i interpolationsfamilien (TM<sub>H</sub>), erstattes TM<sub>ind</sub> af TM<sub>H</sub>.

DM<sub>basis</sub> bestemmes efter følgende formel:

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

hvor:

MRO <sub>basis</sub>	er basiskøretøjets masse i køreklar stand som defineret i punkt 3.2.5 i FN-regulativ nr. 154
B <sub>0</sub>	er karrosseriets masseværdi på 1,375 indtil kalenderåret 2022 og 1,351 for kalenderårene 2023 til 2034
TPMLM	er den teknisk tilladte totalmasse som defineret i punkt 3.2.23 i FN-regulativ nr. 154.«

iii) Litra b) affattes således:

»b) Rullemodstand for det individuelle køretøj

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

iv) Litra c) affattes således:

»c) Det individuelle køretøjs aerodynamiske indvirkning

Hvis et delvist opbygget basiskøretøj tilhører en køremodstandsmatrixfamilie, fastsætter fabrikanten udtrykket »A<sub>f,ind</sub>« som omhandlet i punkt 3.2.4.1.1.3 i bilag B7 til FN-regulativ nr. 154, jf. en af følgende valgmuligheder:

- frontarealet for det køretøj, der er repræsentativt for køremodstandsmatrixfamilien, i m<sup>2</sup>
- middelværdien af frontarealet for et køretøj med høj værdi og et køretøj med lav værdi i interpolationsfamilien, i m<sup>2</sup>
- frontarealet for et køretøj med høj værdi i interpolationsfamilien, hvis interpolationsmetoden ikke anvendes, i m<sup>2</sup>.

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

- i) middelværdien af udtrykkene »f<sub>2,L</sub>« og »f<sub>2,H</sub>« som omhandlet i nævnte punkt
- ii) udtrykket »f<sub>2,H</sub>« som omhandlet i nævnte punkt.«

f) Punkt 2 affattes således:

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

2) Del B udgår.

3) I del C, afsnit 2a, foretages følgende ændringer:

a) I første kolonne ændres overskriften »Henvisning til punkt 1 og 1a i del A« til:

»Henvisning til del A, punkt 1.1a«.

b) Nr. 1 affattes således:

»1)	Fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse <sup>(1)</sup>	Navn tildelt af Kommissionen
	Fabrikantens navn <sup>(2)</sup>	0.5 eller for køretøjer, der er omfattet af etapevis typegodkendelse, 0.5.1 (basiskøretøjsfabrikantens navn)«

c) Som nr. 5a) indsættes:

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

d) Som nr. 7a) indsættes:

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

e) Som nr. 9a) indsættes:

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

f) Nr. 12 affattes således:

»12)	Det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand	13«
------	---	-----

g) Som nr. 12a) indsættes:

»12a)	Basiskøretøjets masse i køreklar stand (hvis der er tale om et trinvis færdigopbygget køretøj)	14«
-------	--	-----

h) Nr. 14 affattes således:

»14)	Brændstoftype	26
	Brændstofdriftsmåde	26.1 23 (for batteridrevne elkøretøjer) 23.1 (for hybride elkøretøjer med ekstern opladning)«

i) Nr. 22 affattes således:

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

j) Nr. 19), 23), 24) og 25) udgår.

k) Bemærkning 4 udgår.

---