



Bruxelles, den 22. september 2023
(OR. en)

13084/23

Interinstitutionel sag:
2022/0365(COD)

COMPET 883
MI 754
IND 473
ENER 498
ENV 1004
CONSOM 316
CODEC 1613

NOTE

fra:	De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling)
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	12639/23
Komm. dok. nr.:	14598/22 + ADD1-7
Vedr.:	Forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) <i>Generel indstilling</i>

I. INDLEDNING

1. Den 10. november 2022 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009¹.

¹ 14598/22 + ADD1-7.

2. Udkastet til forordning har til formål at forbedre miljø- og sundhedsbeskyttelsen i EU ved at fastsætte mere hensigtsmæssige, omkostningseffektive og fremtidssikrede regler og grænser for emissioner fra vejtransport.
3. Det er baseret på artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) (den almindelige lovgivningsprocedure).
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 27. april 2023.
5. I Europa-Parlamentet har Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed (ENVI) hovedansvaret. Alexandr VONDRA (ECR, CZ) blev udpeget til ordfører. ENVI's udkast til betænkning blev offentliggjort den 26. maj 2023. ENVI-udvalget har endnu ikke vedtaget sin endelige betænkning.

II. ARBEJDET I RÅDETS FORBEREDENDE ORGANER

6. Behandlingen af forslaget i Gruppen vedrørende Teknisk Harmonisering (motorkøretøjer) begyndte den 21. november 2022 under det tjekkiske formandskab. Den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag, blev forelagt og gennemgået henholdsvis den 21. november og den 19. december 2022.
7. Der blev afholdt seks gruppemøder under det svenske formandskab. Formandskabet udarbejdede tre kompromistekster, som blev gennemgået henholdsvis den 22. marts, den 10. maj og den 12. juni 2023.
8. Under det spanske formandskab blev der afholdt to gruppemøder den 11. og 12. juli 2023 med henblik på at nå til bred enighed om udestående spørgsmål. Da der viste sig at være uenighed om flere af disse spørgsmål på gruppeniveau, søgte gruppen retningslinjer for det videre arbejde i Coreper I på mødet den 19. juli 2023. Under hensyntagen til resultatet af dette møde og delegationernes bemærkninger udarbejdede formandskabet to nye kompromistekster, som blev drøftet på gruppeniveau henholdsvis den 1. og 12. september 2023.

9. I betragtning af forskellige synspunkter, der blev givet udtryk for den 12. september 2023 eller skriftligt, forelagde formandskabet en meget følsom kompromistekst på mødet i Coreper 1 den 20. september 2023. På dette møde anmodede delegationerne om visse ændringer til formandskabets kompromistekst. Disse nye ændringer blev forelagt i et mødedokument på mødet i Coreper 1 den 22. september 2023.
10. Formandskabet mener, at kompromisteksten i bilaget til denne note afspejler formandskabets og medlemsstaternes bestræbelser på at finde en balance mellem de forskellige holdninger, som delegationerne har givet udtryk for.

III. DE VIGTIGSTE ELEMENTER I KOMPROMISTEKSTEN

a) Prøvningsbetingelser og emissionsgrænser for køretøjer i klasse M₁ og N₁

11. Prøvningskrav for køretøjer i klasse M₁ og N₁ var et vigtigt hensyn under gruppens drøftelser. Flere delegationer tog forbehold med hensyn til de foreslåede bestemmelser, der havde til formål at regulere prøvningsbetingelserne og visse emissionsgrænser på en mere stringent måde. Disse delegationer var af den opfattelse, at forholdet mellem investeringsomkostninger og miljøfordele som følge af de foreslåede bestemmelser ville være uforholdsmæssigt.

For at tage højde for disse betænkeligheder udgår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M₁ og N₁ i tabel 1 i bilag III i formandskabets tekst, som går tilbage til prøvninger i henhold til den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) og emission ved faktisk kørsel (RDE) som defineret i Euro 6e.

For så vidt angår udstødningsemissionsgrænserne for køretøjer i klasse M₁ og N₁ med intern forbrændingsmotor i tabel 1 i bilag I og fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M₁ og N₁ i tabel 3 i bilag I går den nye kompromistekst tilbage til Euro 6. Grænserne for emissioner fra påfyldning af brændstof i tabel 3 i bilag I udgår.

b) *Prøvningsbetingelser og udstødningsemissionsgrænser for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃*

12. De foreslåede bestemmelser om prøvningsbetingelser og udstødningsemissionsgrænser for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ var af central betydning for en række delegationer. De udtrykte betænkelighed ved den betydelige udviklingskapacitet og de investeringer, der kræves ud over det, der allerede anvendes i forbindelse med elektrificering, og de samlede fordele, der kan opnås ved den foreslåede tilgang.

For at afspejle disse betænkeligheder udgår tabel 2 i bilag III i formandskabets kompromistekst. Formandskabets kompromistekst går i det væsentlige tilbage til Euro VI-prøvningsbetingelser.

Hvad angår udstødningsemissioner fra køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ med intern forbrændingsmotor og interne forbrændingsmotorer, der anvendes i disse køretøjer, fjerner den nye kompromistekst emissionsgrænsen for formaldehyd (HCHO) fra den foreslåede liste over emissionsgrænser i tabel 2 i bilag I. Sammenlignet med Euro VI indeholder den mere stringente grænser for emissioner målt i laboratorier og på vej end dem, der er fastsat i Euro VI.

c) *Grænseværdier for emissioner af bremsepartikler og grænseværdier for dækafslidning*

13. Den Europæiske Union er en kontraherende part i overenskomsten under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN-ECE) om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter. Euro 7 bør derfor tilpasses FN-ECE-regulativerne og ændringer af FN-ECE-regulativerne. Da FN-ECE's arbejde med relevante prøvningsprocedurer, navnlig vedrørende emissioner af bremsepartikler og emissioner fra dækslid, endnu ikke er afsluttet, præciserer formandskabets kompromistekst i artikel 15, stk. 2, hvordan denne tilpasning bør foretages.

Dette stykke indeholder også en undtagelse, der gør det muligt at fastsætte grænseværdier for dækafslidning, hvis der ikke foreligger forslag til et FN-ECE-regulativ eller en ændring af et FN-ECE-regulativ om dæk i klasse C₁.

d) *Rapporteringskrav*

14. Formandskabets kompromistekst indfører i artikel 18 nye bestemmelser om rapporteringskrav for tunge køretøjers holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner, dækslid, batteriets holdbarhed og emissioner af bremsepartikler.

e) *Egenmåling (OBM)*

15. Delegationerne drøftede også egenmålingen (OBM) af emissioner til enhver tid og i et køretøjs levetid. Nogle delegationer mente, at denne forpligtelse bør udgå af udkastet til forordning, idet de fremførte, at i) dette vil kræve nye sensorer, som enten ikke er til rådighed eller har begrænset kapacitet og levetid, ii) Euro 6 allerede har indført vellykkede foranstaltninger til sikring af køretøjets overholdelse, såsom et egendiagnosesystem (OBD), iii) egenmålingen indebærer visse risici på vejen, der skal evalueres grundigt. Andre var af den opfattelse, at fjernelsen af OBM ville underminere miljø- og sundhedsbeskyttelsesmålet i den nye Euro 7-forordning. Formandskabet har taget nøje hensyn til de forskellige synspunkter, der er kommet til udtryk, og mener, at fjernelsen kan bringe det generelt følsomme og vanskelige kompromis, der nu ligger til grund for teksten til forordningen, i fare.

Formandskabets kompromistekst indeholder en bedre definition af OBM og dens funktioner, idet det udtrykkeligt fastslås, at OBM ikke må gå ud over trafiksikkerheden.

f) *Datoer for vedtagelse af specifikke gennemførelsesretsakter*

16. Et flertal af delegationerne anmodede om, at der medtages datoer i udkastet til forordning for at angive, hvornår Kommissionen skal vedtage specifikke gennemførelsesretsakter. Formandskabets kompromistekst præciserer med tilføjelsen af et nyt stk. 7 og 8 i artikel 14, at de gennemførelsesretsakter, der er anført i stk. 7 for køretøjer i klasse M₁ og N₁ skal vedtages senest 12 måneder efter forordningens ikrafttræden, og at de gennemførelsesretsakter, der er anført i stk. 8 for køretøjer i klasse M₂, N₂, M₃ og N₃ og for påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, skal vedtages senest 30 måneder efter forordningens ikrafttræden.

g) Bibeholdelse af datoer for ny "køretøjstype" og datoer for "køretøjsregistrering"

17. Som ønsket af flere delegationer genindfører formandskabets kompromistekst en veletableret praksis med et års forskel mellem datoen for en ny "køretøjstype" og datoen for "køretøjsregistrering" ved at tilføje nyt stk. 3a og 4a i artikel 10 og ændre stk. 4 og 5 i denne artikel i overensstemmelse hermed.

h) Anvendelsesdatoer for den nye forordning

18. Under drøftelserne på gruppeniveau fandt mange delegationer, at fristerne den 1. juli 2025 for køretøjer i klasse M₁ og N₁ og den 1. juli 2027 for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ samt påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄ som foreslået af Kommissionen var for ambitiøse og endda urealistiske. Formandskabets kompromistekst foreslår nye anvendelsesdatoer, nemlig 30 måneder efter forordningens ikrafttræden for nye køretøjstyper i klasse M₁ og N₁ og 42 måneder efter forordningens ikrafttræden for nye køretøjer i klasse M₁ og N₁. For klasserne M₂, M₃, N₂, N₃ samt O₃ og O₄ er de nye anvendelsesdatoer 48 måneder for nye typer og 60 måneder for nye køretøjer og påhængskøretøjer.

For så vidt angår systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, er der fastsat 30 måneder for nye systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til montering på køretøjer i klasse M₁ og N₁, der er godkendt i henhold til den nye forordning, og 48 måneder for de nye typer til montering i køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄, som er godkendt i henhold til den nye forordning.

Den nye kompromistekst indfører også 48 måneder for nye dæk i klasse C₁ og 72 måneder for nye dæk i klasse C₂ og C₃. Der tillades yderligere 30 måneder til tilgængeliggørelse på markedet og ibrugtagning af dæk, der allerede er markedsført.

i) Tilpasning af anvendelsesdatoerne for Euro 7 til nulemissionsmålet for CO₂ i 2030 for visse køretøjer i klasse M₂ og M₃

19. I februar 2023 foreslog Kommissionen en revision af forordningen om CO₂-emissionsnormer for tunge køretøjer. Forhandlingerne om dette forslag er endnu ikke afsluttet. Hvis forslaget vedtages, indfører det nulemissionsmål for CO₂ i 2030 for visse køretøjer i klasse M₂ og M₃. For at tilpasse dette mål til de emissionskrav og tidsplaner for tunge køretøjer, der er fastsat i formandskabets kompromistekst, blev der indført et nyt stk. 5a i artikel 10, der fastsætter en undtagelse for visse køretøjer i klasse M₂ og M₃. Ifølge denne undtagelse vil de kunne markedsføres indtil 2030, hvis de har en gyldig Euro VI-emissionstypegodkendelse.

IV. KONKLUSION

20. I lyset af ovenstående opfordres Rådet (konkurrenceevne) til på samlingen den 25. september 2023 at nå til enighed om en generel indstilling til teksten i bilaget til denne note og til at give formandskabet mandat til at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet med henblik på at opnå enighed ved førstebehandlingen.

2022/0365 (COD)

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
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 Udvalg²,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

² EUT C , , s. .

³ EUT C , , s. .

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Med henblik herpå indførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858⁴ et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.
 - (2) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer, **elektriske motorer** og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") bør fortsat harmoniseres for at sikre et velfungerende indre marked samt et højt niveau for miljø- og sundhedsbeskyttelse, der er ens i alle medlemsstater.
 - (3) Denne forordning er en særskilt retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i bilag II til forordning (EU) 2018/858. **De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder om sanktioner, finder fuldt ud anvendelse på nærværende forordning.**
- (3a)** [...] **Ved nærværende forordning** fastsættes der bestemmelser og krav vedrørende køretøjers emissioner og batteriers holdbarhed, mens de tekniske elementer vil blive fastlagt ved gennemførelsesretsakter vedtaget i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren og med bistand fra et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011 (udvalgsproceduren).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

- (4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypogodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypogodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁵ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁶. [...]
- (5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypogodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser for sådanne køretøjer.
- (6) Desuden blev de nuværende emissionsgrænser vedtaget [...] for tunge køretøjer i 2009[...] på grundlag af den på daværende tidspunkt tilgængelige teknologi. Siden da har teknologien udviklet sig, og det emissionsniveau, der er opnået med en kombination af nuværende teknologier, er meget lavere end det, der blev opnået for mere end 15 år siden. Denne teknologiske udvikling bør afspejles i emissionsgrænser baseret på den nyeste eksisterende teknologi og viden om forureningsbekæmpelse og for alle relevante forurenende stoffer.

⁵ 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) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

- (7) [...] Der opnås forenkling [...] ved at fjerne [...] prøvninger [...] **der** ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et [...] sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypogodkendelsen.
- (8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold med et minimalt antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav og ikke kun i laboratoriet.
- (9) [...]
- (10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer i Unionen.
- (11) [...]

- (12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi med henblik på at foreslå grænseværdier for dækslid **senest i december 2025, hvis arbejdet om dækslid i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) er forsinket.**
- (13) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁷ regulerer gearskiftindikatorer (GSI), hvis hovedformål er at minimere et køretøjs brændstofforbrug, når føreren følger angivelserne. Kravene til emission af forurenende stoffer under faktisk kørsel, herunder når de følger GSI, bør imidlertid behandles i denne forordning.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

- (14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand, **herunder status for certificeret rækkevidde (SOCR) eller status for certificeret energi (SOCE)**, bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁸.
- (15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor yderst vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrollsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.
- (16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det gør heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt opmærksom på nødvendige reparationer. Derfor er det muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må. De følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til løbende at overvåge og kontrollere køretøjernes emissionsadfærd ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM). Systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrollsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav **på en måde, så det ikke går ud over trafiksikkerheden.**

⁸ FN's globale tekniske forskrift om batteriers holdbarhed i elektriske køretøjer, UN GTR 22.

- (17) Fabrikanter kan vælge at fremstille køretøjer,[...] som har adgang til avancerede muligheder [...] **som f.eks.** geofencing [...]. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation. Der bør derfor stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed.
- (18) Hvis Kommissionen fremsætter et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af CO₂-flådestandarderne, og i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.
- (19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter. Fabrikanter af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på [...] faktiske kørecykluser.
- (20) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631⁹ og (EU) 2019/1242¹⁰ regulerer den gennemsnitlige bilparks præstationsnormer for nye motorkøretøjs CO₂-emissioner i Unionen. Procedurene og metoderne til nøjagtig bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, elektrisk rækkevidde og effekt for individuelle køretøjer bør indføres i forbindelse med emissionstypegodkendelse, **herunder opdatering og udvikling af værktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug (VECTO) for blandt andre aspekter at tage bedre hensyn til tungere sammenkoblede køretøjers energieffektivitet.**

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

- (21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP); valgmuligheder og betegnelser for køretøjer; krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol; krav til og oplysninger fra fabrikanten af [...] køretøjer, **herunder etapevis køretøjer**, samt procedurer til bestemmelse af [...] **deres** CO₂-værdi [...]; tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse; metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i [...] **laboratoriet** og på vej [...] **og** anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel, [...] ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, iv) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, v) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for batteriholdbarhed, vi), evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer, overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt vii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM), viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger; specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt, ix) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer, x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb, xi) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt, xii) [...] **metoder til at evaluere overensstemmelsen med** emissionstypegodkendelser for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer, xiii) [...]

xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr, xv) specifikationer for referencebrændstoffer og xvi) metoder til vurdering af fraværet af [...] **manipulations**anordninger og [...]

manipulationsstrategier, xvii) metoder til måling af dækslid samt xviii) EVP-format[...] **og** data [...]. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹¹. **For at sikre kontinuitet med hensyn til visse eksisterende retlige forpligtelser vedrørende metoder til måling af emissioner af forurenende stoffer for så vidt angår køretøjstype M₁ og N₁ bør metoderne til måling af udstødnings- og fordampningsemissioner afspejle dem, der er fastsat i forordning (EU) 2017/1151, mere specifikt fra den seneste udgave af forordning (EU) 2017/1151 på tidspunktet for vedtagelsen af gennemførelsesretsakten.**

- (22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremses eller dæk omfattet af Euro 7; prøvningskrav, navnlig under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer; indførelse af køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanten, men også fastsættelse af [...] holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer og fastsættelse af definitioner og særlige regler for fabrikanten af små mængder køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂[...] **og** N₃[...]. 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 lovgivning¹². 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.

¹¹ 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).

¹² [EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.](#)

(22a) Unionen er en kontraherende part i overenskomsten under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa af 20. marts 1958 om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter. Denne forordning bør tilpasses FN-ECE-regulativerne eller ændringer af FN/ECE-regulativerne, navnlig med hensyn til grænser for emissioner af bremsepartikler og grænser for slid for dæktyper samt mindstekrav til batteriers ydeevne.

(22b) Sådanne grænser eller krav i et forslag til et FN/ECE-regulativ eller en ændring af et FN/ECE-regulativ, der er godkendt efter proceduren i artikel 218, stk. 9, i TEUF og afgørelse 97/836/EF, bør derfor indarbejdes i nærværende forordning. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i henhold til artikel 290 i TEUF.

Hvis der senest den 31. december 2025 ikke foreligger et forslag til et FN/ECE-regulativ eller en ændring af et FN/ECE-regulativ, bør Kommissionen vedtage delegerede retsakter, der fastsætter grænser for slid for dæktyper i overensstemmelse med det arbejde, der er udført i GRBP/GRPE-Taskforcen om Dækslid.

(23) Af hensyn til klarheden, rationaliteten og forenklingen, og eftersom reglerne om emissionstypelogodkendelse af motorkøretøjer [...] og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ajourføres og alle er indeholdt i denne forordning, bør de eksisterende forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EF) nr. 715/2007 ophæves og erstattes af nærværende forordning.

(23a) Af klarheds-, rationaliserings- og forenklingssyn bør følgende retsakter med gennemførelsesforanstaltninger vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 ophæves ved nærværende forordning:

- **Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011**
- **Kommissionens forordning (EU) 2017/1151**
- **Kommissionens forordning (EU) 2017/2400**
- **Kommissionens forordning (EU) 2022/1362.**

(24) Når foranstaltningerne i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679¹³ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001¹⁴ samt de nationale gennemførelsesforanstaltninger hertil.

(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale [...] myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning. **Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes, og der bør fastsættes forskellige anvendelsesdatoer for nye og eksisterende typer.** Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være så hurtigt som teknisk muligt, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes med yderligere to år, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

(25a) For køretøjer i klasse M₂ og M₃, for hvilke der er fastsat et nulemissionsmål på 100 % fra indberetningsperioden for 2030 i forordning (EU) 2019/1242, bør der fastsættes overgangsforanstaltninger i nærværende forordning for i givet fald at sikre, at der er sammenhæng med sådanne forpligtelser fastsat i forordning (EU) 2019/1242, og at den krævede investeringsindsats fortsat er forholdsmæssig.

(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til emissionstypegodkendelse af køretøjer i klasse M og N, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer komponenter og separate tekniske enheder med hensyn til emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af omfanget og virkningerne heraf 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 disse mål –

Kapitel I – Genstand, anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1

Genstand

1. Denne forordning fastsætter fælles tekniske krav og administrative bestemmelser for emissionstypogodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder for så vidt angår deres CO₂-emissioner og forurenende emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug samt batteriers holdbarhed.
2. Denne forordning fastsætter **også** regler for [...] emissionstypogodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, markedsovervågning, holdbarheden af forureningsbegrænsende systemer og traktionsbatterier, egenmålingssystemer, sikkerhedsbestemmelser til begrænsning af ulovlige indgreb og cybersikkerhedsforanstaltninger samt nøjagtig bestemmelse af CO₂-emissioner, elektrisk rækkevidde, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug og energieffektivitet.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ og N₃ samt påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄ som angivet i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858, herunder køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i en eller flere etaper, og systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer, **og dæk i klasse C₁, C₂ og C₃ som angivet i FN-regulativ nr. 117 med undtagelse af isdæk.**

Artikel 3 **Definitioner**

Ved anvendelsen af denne forordning gælder definitionerne i forordning (EU) 2018/858.

I denne forordning forstås ved:

- 1) "emissionstypelogodkendelse": en EU-typelogodkendelse, der er i overensstemmelse med de administrative bestemmelser og tekniske krav i denne forordning for så vidt angår køretøjers CO₂-emissioner, emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug og batteriets holdbarhed
- 1a) "typegodkendende myndighed": den godkendende myndighed, der meddeler emissionstypelogodkendelse**
- 2) [...]
- 3) "produktionens overensstemmelse" eller "CoP": de aktiviteter, der udføres på nye køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er udvalgt hos fabrikanten for at sikre, at de produkter, der bringes i omsætning, opfylder kravene i denne forordning
- 4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC": aktiviteter, der udføres på køretøjer i drift, **separate tekniske enheder eller komponenter** med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning
- 5) "motor": et køretøjs [...] **interne forbrændingsmotor**
- 6) "emissioner": et motorkøretøjs udstødningsemissioner og ikke-udstødningsemissioner
- 7) "udstødningsemissioner": alle følgende emissioner fra motorkøretøjets eller motorens udstødningsrør: CO₂, gasformige, faste eller flydende stoffer og emissioner fra krumtaphuset
- 8) "forurenende luftarter": emissioner af gasformige kemiske stoffer, bortset fra CO₂

- 9) "CO₂-emissioner" eller "CO₂": emissioner af carbondioxid fra udstødningsrør [...]
- 10) "nitrogenoxider" eller "NO_x": summen af [...] **NO og NO₂**, der udledes fra udstødningsrøret

10a) "dinitrogenoxid" eller "N₂O": udledning af dinitrogenmonoxid fra udstødningsrøret

- 11) "partikler" eller "PM": ethvert materiale, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne og indsamles på et filtermedie
- 12) "partikler mindre end 10 µm" eller "PM₁₀": partikler med [...] **en aerodynamisk** diameter på under 10 µm
- 13) "partikelantal" eller "PN": det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne
- 14) "partikelantal over 10 nm" eller "PN₁₀": det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne med [...] **en aerodynamisk** diameter lig med eller over 10 nm

14a) "partikelantal over 23 nm" eller "PN₂₃": det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne med en aerodynamisk diameter lig med eller over 23 nm

- 15) "carbonmonoxid" eller "CO": carbonmonoxid fra udstødningsrøret
- 16) "methan" eller "CH₄": methan fra udstødningsrøret
- 17) "samlede carbonhydrider" eller "THC": de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret
- 18) "ikke-methan carbonhydrider" eller [...] **"NMHC"**: de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret, bortset fra methan
- 19) "organiske gasser, bortset fra methan" eller "NMOG": summen af ikke-oxygenerede og oxygenerede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret **bortset fra methan**

- 20) "ammoniak" eller " NH_3 ": ammoniak fra udstødningsrøret
- 21) "formaldehyd" eller " HCHO ": formaldehyd fra udstødningsrøret
- 22) "WHTC": den verdensomspændende harmoniserede transiente kørecyklus, jf. punkt 7.2.1 i bilag 4 til FN-regulativ nr. 49
- 23) "WHSC": den verdensomspændende harmoniserede stationære kørecyklus, jf. punkt 7.2.2 i bilag 4 til FN-regulativ nr. 49

23a) "elektrisk energiforbrug": forbruget af elektrisk energi fra alle fremdriftskilder i et køretøj

23b) "brændstofforbrug": forbruget af brændstof fra alle fremdriftskilder i et køretøj

- 24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at CO_2 -emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer [...]
- 25) [...]
- 26) "fordampningsemissioner": de carbonhydriddampe, der udsendes fra et køretøjs brændstofsysteem, men ikke dem fra udstødningsemissioner
- 27) "emission af krumtaphusgasser": forurenende luftarter, der udledes fra rum i eller uden for en motor, som er forbundet med bundkarret ved hjælp af indvendige eller udvendige forbindelser
- 28) "emissioner af bremsepartikler": de partikler, der udledes fra et køretøjs bremsesysteem

- 29) "dækslid": massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, og som udledes til omgivelserne
- 30) "ikke-udstødningsemissioner": fordampningsemissioner samt emissioner fra dæk og bremses
- 31) "emissioner af forurenende stoffer": udstødningsemissioner og ikke-udstødningsemissioner bortset fra CO₂-emissioner
- 32) "forureningsbegrænsende anordninger": de anordninger på et køretøj, der styrer eller begrænser emissioner af forurenende stoffer
- 33) "forureningsbegrænsende systemer": de forureningsbegrænsende anordninger, der er monteret i et køretøj, herunder alle kontrolenheder og software, der styrer deres anvendelse
- 34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj
- 35) "forureningsbegrænsende udskiftningssystem": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er bestemt til at erstatte et originalt forureningsbegrænsende system, og som kan godkendes som separat teknisk enhed
- 36) [...]
- 37) "egendiagnosesystem" eller "OBD": et system, der kan generere informationer fra køretøjets egendiagnosesystem (OBD) som defineret i artikel 3, nr. 49), i forordning (EU) 2018/858, og som er i stand til at kommunikere disse oplysninger [...] **ud af køretøjet**;

- 38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at **overvåge udstødningsemissioner**, der detekterer [...] **både udstødnings**emissionsoverskridelser, [...] **og** når et køretøj er i nulemissionstilstand [...], og som er i stand til [...] at kommunikere disse oplysninger [...] **ud af køretøjet**
- 39) "anordning til ombordovervågning af brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstofforbrugs og **elektrisk** energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstofforbrug eller **elektriske** energiforbrug og energieffektivitet, i køretøjet
- 40) "[...] **manipulations**anordning": et [...] **designelement, der indebærer, at et køretøj ikke opfylder forordningens krav ved kørsel, men ikke under lovmæssig prøvning, mens det indebærer, at køretøjet synes at være overensstemmende under prøvning, eller som manipulerer data i tilknytning til sensorer, brændstofforbrug eller elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde eller batteriets holdbarhed**
- 41) "[...] **manipulations**strategi": en [...] strategi, der [...] **indebærer, at et køretøj ikke opfylder forordningens krav ved kørsel, men ikke under lovmæssig prøvning, mens det indebærer, at køretøjet synes at være overensstemmende under prøvning, eller som manipulerer** data i tilknytning til sensorer, brændstofforbrug eller **elektrisk** energiforbrug, elektrisk rækkevidde eller batteriets holdbarhed

- 42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under **dets** normale [...] **brugsforhold** [...]
- 43) "kilometertæller": et instrument, der viser den af køretøjet samlede kørte distance efter køretøjets produktion
- 44) "ulovlige indgreb" eller "manipulation": [...] inaktivering eller ændring af motoren **eller den elektriske motor**, køretøjets forureningsbegrænsende anordninger og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM eller OBD/OBM, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data, **der indebærer, at køretøjet ikke overholder nærværende forordning, medmindre der er tale om et krav i henhold til nærværende forordning eller forordning (EU) 2018/858**
- 45) "eget produktionsanlæg": produktionsanlæg eller samlefabrik, som fabrikanten anvender til fremstilling eller samling af nye køretøjer for den pågældende fabrikant, herunder, hvis det er relevant, køretøjer, der er bestemt til eksport
- 46) "egen udviklingsafdeling": anlæg, hvor hele køretøjet konstrueres og udvikles, og som kontrolleres og benyttes af fabrikanten
- 47) "fabrikant af små mængder køretøjer": en fabrikant, der fremstiller under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M₁ eller 22 000 nye motorkøretøjer i klasse N₁, som registreres i Unionen i 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 under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M₁ eller 22 000 nye motorkøretøjer i klasse N₁, som registreres i Unionen i hvert kalenderår, eller
 - c) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling

- 48) "fabrikant af ultrasmå mængder køretøjer": en fabrikant af små mængder køretøjer, der fremstiller under 1 000 nye motorkøretøjer i klasse M₁ eller under 1 000 nye motorkøretøjer i klasse N₁, som blev registreret i Unionen i det foregående kalenderår
- 49) "køretøj med ren forbrændingsmotor" eller "ICEV": et køretøj, hvor alle fremdriftsenergiomdannere er forbrændingsmotorer, herunder brintdrevne motorer
- 50) "rent elektrisk køretøj" eller "PEV": et køretøj, der er udstyret med en drivlinje, der udelukkende indeholder elektriske maskiner til omdannelse af fremdriftsenergi og udelukkende genopladelige elektriske systemer til lagring af energi til fremdrift.
- 51) "brændselscelle": en energiomdanner, der omdanner kemisk energi (input) til elektrisk energi (output) eller omvendt
- 52) "brændselscellekøretøj" eller [...] "FCV" [...]: et køretøj, der er udstyret med en drivlinje, der udelukkende indeholder brændselscelle(r) og elektrisk(e) maskine(r) som fremdriftsenergiomdanner(e)
- 53) "hybridt brændselscellekøretøj" eller [...] "FCHV" [...]: et brændselscellekøretøj, der er udstyret med en drivlinje, der indeholder mindst ét brændstoflagringssystem og mindst ét genopladeligt elektrisk energilagringssystem som fremdriftsenergilagringssystem
- 54) "hybridkøretøj" eller "HV": et køretøj, der er udstyret med en drivlinje, der indeholder mindst to forskellige kategorier af fremdriftsenergiomdannere og mindst to forskellige kategorier af fremdriftsenergilagringssystemer
- 55) "hybridt elkøretøj eller HEV": et hybridt køretøj, hvis ene omdanner af fremdriftsenergi er en elektrisk maskine

- 56) "hybridt elkøretøj med ekstern opladning" eller "OVC-HEV": et hybridt elkøretøj, som kan oplades fra en ekstern kilde
- 57) "hybridt elkøretøj uden ekstern opladning" (NOVC-HEV): et køretøj med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige energilagringssystemer, som anvendes til fremdrift af køretøjet, og som ikke kan oplades fra en ekstern kilde.
- 58) "geofencing-teknologier": teknologier, der ikke gør det muligt for et hybridkøretøj at køre med brug af forbrændingsmotoren (dvs. for at muliggøre nulemissionstilstand), når det kører inden for et bestemt geografisk område
- 59) "nulemissionstilstand": en funktionsmåde, der kan vælges, hvorved et hybridkøretøj kører uden brug af forbrændingsmotoren
- 60) "nettoeffekt": effekt på prøvebænk målt på enden af krumtapakslen, eller hvad der svarer til denne, ved en given motorhastighed med tilbehør, bestemt ved atmosfæriske referencebetingelser.
- 61) "hjuleffekt": den effekt, der måles ved et køretøjs hjul og anvendes til dets fremdrift
- 62) "effekt-masseforhold": forholdet mellem mærkeeffekt og den **maksimale** masse [...]
- 63) "mærkeeffekt" eller " P_{rated} ": motorens eller den **elektriske** motors maksimale nettoeffekt i kW
- 64) "masse i køreklar stand": køretøjets masse [...] **som defineret i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144;**
- 64a) "totalmasse": den teknisk tilladte totalmasse som defineret i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144;**

- 65) "traktionsbatteri": et batterisystem, der oplagrer energi med det hovedformål at drive køretøjet
- 66) "elektrisk rækkevidde": den tilbagelagte afstand i ladningsforbrugende driftstilstand, indtil traktionsbatteriet er udtømt
- 67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et [...]køretøj kan tilbagelægge **uden udstødningsemissioner** [...], hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde
- 68) "holdbarhed": et systems, en komponents eller en del af køretøjets evne til at opretholde den krævede ydeevne i et givet tidsrum
- 69) "batteriets holdbarhed": [...] **et køretøjsintegreret** traktionsbatteri i et elektrisk køretøj målt ud fra dets sundhedstilstand
- 70) "sundhedstilstand" eller "SOH": den målte eller skønnede tilstand af en specifik ydeevneparameter for et køretøj eller traktionsbatteri på et bestemt punkt i dets levetid udtrykt som en procentdel af den ydeevne, der blev bestemt, da køretøjet eller batteriet blev certificeret eller var nyt
- 70a) "status for certificeret energi" eller "SOCE": den målte eller indbyggede brugbare energimæssige ydeevne for batteriet på et bestemt punkt i dets levetid udtrykt som en procentdel af den certificerede energi**
- 70b) "status for certificeret rækkevidde" eller "SOCR": den målte eller indbyggede elektriske rækkevidde på et bestemt punkt i dets levetid udtrykt som en procentdel af den certificerede rækkevidde**
- 71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse [...] i digital format, der indeholder oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet, herunder emissionsgrænser for forurenende stoffer, CO₂-emissioner, brændstofforbrug, **elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt eller elektrisk motoreffekt**, batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier

- 72) "føreradvarselssystem for **udstødningsemissionsoverskridelser**": et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om **udstødningsemissionsoverskridelser** og [...] **sikre** reparationer **før yderligere brug**
- 73) "føreradvarselssystem for lavt reagensniveau": et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj for at advare brugeren om et lavt reagensniveau og [...] **sikre** brugen af reagenset
- 74) [...]
- 75) "**overensstemmelses**erklæring" **eller "erklæring"**: en erklæring fra fabrikanten om, at en bestemt type eller gruppe af køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder er i [...] **overensstemmelse** med kravene i denne forordning
- 76) "et påhængskøretøjs energieffektivitet": et påhængskøretøjs ydeevne med hensyn til dets indvirkning på et trækkende motorkøretøjs CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og motoreffekt **eller elektrisk motoreffekt**
- 77) [...] "**snedæk**[...]": et dæk, hvis slidbanemønster og slidbanesammensætning eller [...] = **opbygning** primært er udformet til i **mudder og** sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang [...] **og** [...] **styre** det;
- 77a) "dæk til krævende sneforhold": et snedæk eller et specialdæk, hvis slidbanemønster og slidbanesammensætning eller -opbygning er specielt konstrueret til krævende sneforhold**

77b) "isdæk": et snedæk i klasse C1 til krævende sneforhold, som desuden er konstrueret til vejbelægninger, der er dækket af is, og som opfylder kravene i FN-regulativ nr. 117

78) [...] "specialdæk[...]": et dæk, der er beregnet til brug under blandede forhold både på vej og i terræn eller til andre specielle opgaver. Sådanne dæk er primært konstrueret til at sætte og holde køretøjet i gang ved terrænkørsel[...]

79) "valgmulighed": en række krav i denne forordning, som fabrikanter kan vælge også at opfylde for at kunne anvende den tilsvarende betegnelse for de køretøjer, de fremstiller.

Kapitel II – Fabrikanternes forpligtelser

Artikel 4

Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til konstruktion af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Fabrikanterne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning.
Fabrikanterne sikrer, at de nye **systemer**, komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer, **dæk** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.
2. Fabrikanter udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I **under de forhold, der er anført i bilag III** og respekterer de værdier, der er nævnt i køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

3. [...]
- [...]
4. Fabrikanterne udformer og fremstiller **systemer**, komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, **elektriske motorer**, traktionsbatterier, bremsesystemer, **dæk** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I **under de forhold, der er anført bilag III**.
5. Fabrikanterne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med [...] **manipulations**anordninger eller [...] **manipulations**strategier, **som bevirker, at et køretøj, der ikke opfylder kravene, fremstår som om det overholder denne forordning**.
6. Fabrikanter udformer, fremstiller og samler køretøjer i klasse M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ og N₃ med:
- a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til **udstødnings**emissionsoverskridelser, med henblik på at fremme reparationer
 - b) egenmålingssystemer, der kan [...] **overvåge udstødnings**emissioner [...]

- c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug og andre relevante parametre [...], som er nødvendige for at bestemme deres faktiske brændstof- og energieffektivitet
 - d) skærme, der viser sundhedstilstanden af traktionsbatteriet [...]
 - e) systemer, der advarer føreren om overskridelse af **udstødnings**emissioner
 - f) systemer, der advarer føreren om et lavt reagensniveau
 - g) anordninger, der **ud af køretøjet** kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data, **herunder** med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden [...] og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.
7. Fabrikanten udformer, fremstiller og samler køretøjer i klasse M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ og N₃ således at risikoen for sårbarheder, der kan opstå i hele køretøjets levetid, minimeres for at undgå manipulation af:
- a) brændstof- og reagensindsprøjtningssystem
 - b) motor- og motorstyreenheder
 - c) traktionsbatterier
 - d) kilometertæller [...]
 - e) forureningskontrollsystemer[...]

f) elektriske motorstyreenheder m.m.

g) OBFCM-anordninger

h) OBD

i) OBM og

j) EVP.

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7 **efter bedste evne og den nyeste teknologi på tidspunktet for typegodkendelsen**. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten [...] **håndtere** sårbarheden **effektivt, hvis det er teknisk muligt på det tidspunkt, hvor sårbarheden findes**, ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.
9. Fabrikanterne sikrer en sikker overførsel af data vedrørende emissioner og batteriets holdbarhed ved at træffe cybersikkerhedsforanstaltninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 155¹⁵.
10. [...]

¹⁵ FN-regulativ nr. 155 – Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår cybersikkerhed og systemer til forvaltning af cybersikkerhed (EUT L 82 af 9.3.2021, s. 30).

Artikel 5

Fabrikanternes muligheder med hensyn til konstruktion og betegnelse for køretøjer

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. Fabrikanten kan betegne køretøjer som "Euro 7G-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med forbrændingsmotorer med geofencing-teknologier. Fabrikanten skal installere et føreradvarselssystem i disse køretøjer for at give brugeren besked, når traktionsbatterierne er næsten tomme, og for at standse køretøjet, hvis det ikke oplades inden for 5 km fra den første advarsel i nulemissionstilstand. Anvendelsen af sådanne geofencing-teknologier [...] **skal påvises for den godkendende myndighed under typegodkendelsen og** verificeres i køretøjets levetid.

4a) For køretøjer i klasse N₂ med en maksimal vægt på mellem 3,5 og 5 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N₁, kan den godkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N₁. Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".

5. Fabrikanter kan fremstille køretøjer, der kombinerer [...] de egenskaber, der er omhandlet i stk. [...] [...] [...] **4 eller 4a** og betegne dem [...] **som "Euro 7Gext"-køretøjer.**

6. [...]

7. [...]

Artikel 6

Holdbarhedskrav til køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Fabrikanten sikrer, at de køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, overholder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, når de køres under [...] forhold som anført i bilag III, i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV, og overholder de mindstekrav til ydeevne for batteriets holdbarhed, der er fastsat i bilag II.
2. Fabrikanterne sikrer, at disse køretøjer overholder de værdier vedrørende CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til bestemmelserne i denne forordning i køretøjets levetid, jf. bilag IV[...].
3. Fabrikanterne skal [...] **udforme** [...] OBFCM-, OBD-, [...] OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, **så de** opfylder bestemmelserne i denne forordning, så længe køretøjet er i brug.
4. De krav, der er omhandlet i [...] **stk.** 1-3, finder anvendelse på køretøjer for alle typer brændstof eller energikilder, som de drives af. De samme krav gælder også for alle separate tekniske enheder og komponenter, der er beregnet til sådanne køretøjer.
5. For at kontrollere overholdelsen af kravene i første afsnit i løbet af et køretøjs yderligere levetid justeres de emissionsgrænser for forurenende luftarter, der er fastsat i bilag I, med de holdbarhedsmultiplikatorer, der er fastsat i tabel 2 i bilag IV.
6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:
 - a) **overvåge og** registrere [...] alle **udstødnings**emissioner [...] **af NO_x, NH₃ og PM og opdage overskridelser på 2,5 gange udstødningsmissionsgrænsen eller højere, hvis der findes grænseværdier for udstødningsmissioner fra prøvning af NO_x, NH₃ og PM i bilag I;**

- b) formidle data om køretøjets **udstødningsemissionsadfærd**[...] via OBD-porten [...], herunder med henblik på teknisk kontrol¹⁶ og syn ved vejsiden¹⁷[...] [...] **og anonymt og trådløst med henblik på at overvåge køretøjernes overensstemmelse;**
- c) udløse [...] føreradvarselssystemet [...], **når udstødningsemissionerne overskrides væsentligt, og anvende harmoniserede metoder til at foranledige rettidige reparationer inden for 2 000 km – uden at forhindre køretøjer i at gennemføre en igangværende tur – for at undgå trafiksikkerhedsproblemer.**
7. OBFCM-, **OBD-** og **OBM-**anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere de **relevante** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst.

¹⁶ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).**

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).

8. [...] **Hvis et** køretøj[...], et system[...], en komponent[...] [...] **eller** en separat teknisk enhed[...] [...] **udgør** en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikkerne straks, **fra det øjeblik, hvor de bliver bekendt med det,** træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at **eliminere den alvorlige risiko eller for at** sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanten eller enhver anden erhvervsdrivende skal [...] **anvende forordning (EU) 2018/858 i overensstemmelse hermed.** Fabrikanten orienterer omgående den [...] godkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.
9. [...]

Artikel 7

Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til emissionstypogodkendelse

1. For at påvise overholdelse af reglerne om emissionstypogodkendelse under emissionstypogodkendelse udfører fabrikanten de prøvninger, der er beskrevet i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V. Med henblik på at verificere produktionens overensstemmelse med kravene i denne forordning udvælges køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder hos fabrikanten af [...] godkendelsesmyndigheden eller fabrikanten. Overensstemmelse efter ibrugtagning kontrolleres for de perioder, der er fastsat i tabel 1 i bilag IV.
2. Fabrikanten giver den [...] godkendende myndighed en underskrevet [...] **overensstemmelses**erklæring for så vidt angår RDE, CO₂-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V. Fabrikanten giver den [...] godkendende myndighed en underskrevet [...] **overensstemmelses**erklæring om anvendelsen af [...] geofencing-valgmuligheden, når fabrikanten vælger [...] **den**.

3. De nationale myndigheder kan afprøve køretøjstypen for at få vished om dets overensstemmelse i forbindelse med produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning eller markedsovervågning, jf. bilag V.
4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj og udlevere dette pas til køberen af køretøjet sammen med køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer **eller gennem en QR-kode eller tilsvarende metode** og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.
5. [...]

Artikel 8

Særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer

1. For så vidt angår forurenende emissioner kan fabrikanter af små mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med [...] **overensstemmelses**erklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4[...], **stk. 6,** litra b) **og c)**, finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder køretøjer.
2. Fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer skal [...] **påvise** overholdelse af de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, **enten på vej eller** ved laboratorieprøvninger baseret på [...] faktiske kørecykluser med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.

Artikel 9

[...]

Kapitel III – Medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til emissionstypogodkendelse og markedsovervågning

Artikel 10

Emissionstypogodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning

1. [...] [...] **D**e godkendende myndigheder træffer foranstaltninger for at meddele emissionstypogodkendelser for køretøjstyper, **systemer**, komponenter og separate tekniske enheder og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere, om fabrikkerne opfylder kravene til produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning i overensstemmelse med bilag V.
 2. [...] [...] **M**arkedsovervågningsmyndighederne udfører markedstilsyn i overensstemmelse med artikel 8 i forordning (EU) 2018/858 og tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V.
 3. Med virkning fra den... [*Publikationskontoret indsæt venligst = datoen for denne forordnings ikrafttræden*] må de [...] godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypogodkendelse eller national emissionstypogodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.
- 3a. Med virkning fra 30 måneder efter denne forordnings ikrafttræden, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M₁ og N₁, skal de godkendende myndigheder, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed, nægte at meddele EU-emissionstypogodkendelse eller national emissionstypogodkendelse, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.**

4. Med virkning fra [...] **42 måneder efter denne forordnings ikrafttræden**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

4a. Med virkning fra 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og nye typer påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, skal de godkendende myndigheder, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed, nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

5. Med virkning fra [...] **60 måneder efter denne forordnings ikrafttræden** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

5a. Som en undtagelse fra stk. 5 og indtil den 31. december 2029 skal de nationale myndigheder for så vidt angår køretøjer i klasse M₂ og M₃, for hvilke der er et nulemissionsmål på 100 % for køretøjer fra og med indberetningsperioden for år 2030 i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1242, tillade registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med nærværende forordning, men som har en gyldig emissionstypegodkendelse i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009.

6. Med virkning fra den 1. juli 2030 skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanten af små mængder køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.
7. Med virkning fra den 1. juli 2031 skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ fremstillet af fabrikanten af små mængder køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.
8. [...]

Artikel 11

Særlige forpligtelser for medlemsstaterne vedrørende emissionstypegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Med virkning fra [...] **30 måneder efter denne forordnings ikrafttræden** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁ eller N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er [...] typegodkendt i henhold til denne forordning.

2. Med virkning fra [...] **48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden** er salg og installation af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ **O₃ eller O₄**, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.
3. [...] [...] **De** godkendende myndigheder kan fortsat meddele udvidelser af EU-emissionstypelogkender af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, der er meddelt før denne forordnings anvendelse, på de betingelser, der var gældende på tidspunktet for den [...] **oprindelige** emissionstypelogkendelse. De nationale myndigheder forbyder salg eller montering på et køretøj af sådanne forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, medmindre de er typelogkendt.
- 4. Med virkning fra 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye dæk i klasse C₁ af grunde, der vedrører dækslid, forbyde markedsføring eller ibrugtagning af dæk, hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil. Fra denne dato skal de nationale myndigheder derfor forbyde registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C₁, hvis dækkene ikke er i overensstemmelse med denne forordning.**
- 5. Med virkning fra 72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye dæk i klasse C₂ og C₃ af grunde, der vedrører dækslid, forbyde markedsføring eller ibrugtagning af dæk, hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil. Fra denne dato skal de nationale myndigheder derfor forbyde registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C₂ og C₃, hvis dækkene ikke er i overensstemmelse med denne forordning.**

6. Uanset stk. 4 og 5 ovenfor kan dæk i klasse C₁, C₂ og C₃, der markedsføres i Unionen inden de nævnte datoer, fortsat gøres tilgængelige på markedet og tages i brug i 30 måneder. Dette stykke finder ikke anvendelse på registrering af nye køretøjer og påhængskøretøjer i henhold til denne artikels stk. 4 og 5.

Artikel 12

Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrollsystemer

1. Erhvervsdrivende og uafhængige aktører må ikke manipulere med køretøjet og dets systemer.
2. De nationale myndigheder skal i forbindelse med overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning eller markedsovervågning kontrollere, om fabrikanten af køretøjer korrekt har installeret føreradvarselssystemer for **udstødnings**emissionsoverskridelser og systemer til advarsel om lavt reagensniveau, og om køretøjerne kan manipuleres.

Kapitel IV

Kommissionens og tredjeparters rolle i forbindelse med overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning

Artikel 13

Anvendelse af prøvningskrav for Kommissionen og tredjeparter

1. Kommissionen eller tredjeparter kan i overensstemmelse med artikel 9 og artikel 13, stk.10, i forordning (EU) 2018/858 udføre overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedsovervågningskontrol, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V, for at verificere, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med denne forordning.
2. Fabrikanterne stiller de data, der er nødvendige for at foretage en sådan kontrol, til rådighed for Kommissionen og tredjeparter i overensstemmelse med artikel 9, stk. 5, og artikel 13, stk. 10, i forordning (EU) 2018/858.

Kapitel V

Prøvninger og erklæringer

Artikel 14

Procedurer og prøvninger

1. Procedureerne for emissionstypegodkendelse omfatter prøvninger og kontroller, **jf. bilag V,** samt anvendelse af alle administrative procedurer og krav til dokumentation [...]. For krav anført i bilag V leverer fabrikanten i givet fald en [...] **overensstemmelseserklæring** til den [...] godkendende myndighed.

2. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i [...] **denne forordning**, foretages af fabrikkerne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i [...] **denne forordning**, kan foretages af Kommissionen og tredjeparter, også som anført i bilag V. **Hvis en prøvning er angivet som valgfri i tabel 1, 3, 5 og 7 i bilag V, kan den godkendende myndighed anmode om, at den bestemte prøvning foretages.**

Tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V finder anvendelse på fabrikker. Tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V finder anvendelse på nationale myndigheder, anerkendte tredjeparter og Kommissionen.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter [...] **for at fastsætte** procedurer og [...] prøvningsmetoder, administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypelogkender, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner **for emissionstypelogkender, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning** for alle følgende:
- a) køretøjer i klasse M₁, N₁
 - b) køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃
 - c) motorer anvendt i køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃
 - d) OBM-/OBD-systemer
 - e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer
 - f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil
 - g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele **med hensyn til partikelemissioner**;

- h) dæk [...] **i klasse C₁, C₂ og C₃** med hensyn til deres slidstyrke
 - i) andre typer komponenter og deres udskiftningsdele
 - j) CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af [...] effekt for køretøjer i klasse M₁ og N₁, bestemmelser for OBFCM
 - k) CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af [...] effekt for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, energieffektivitet for påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄, bestemmelser for OBFCM.
4. Kommissionen [...] vedtager gennemførelsesretsakter for [...] emissionstypogodkendelsen, [...] overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:
- a) metoder til måling af udstødningsemissioner i **laboratoriet** og på vej **ved normal brug for kørsel i den virkelige verden** [...] og anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel [...]
 - b) metoder til bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstofforbrug og **elektrisk** energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af [...] effekt for et køretøj
 - c) metoder, krav og tekniske specifikationer for gearskiftindikatorer (**GSI**)
 - d) metoder til bestemmelse af energieffektiviteten af påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄
 - e) metoder til måling af emission af krumtaphusgasser
 - f) metoder til måling af fordampningsemissioner

- g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremses, herunder metoder for tunge køretøjer, bremsepartikelemissioner ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning
- h) metoder til måling af dæks slidstyrke [...]
- i) metoder til evaluering af overholdelsen af mindstekrav til batteriers holdbarhed
- j) **metoder, krav og prøvninger, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, for at sikre ydeevnen for** OBFCM-udstyret, OBD- og OBM-systemerne **og disse anordningers og systemers følere**[...] og [...] kommunikation **ud af køretøjet** af data, der registreres af disse anordninger og systemer
- k) egenskaber for og ydeevne af føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt
- l) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer
- m) metoder til at sikre og vurdere de sikkerhedsforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 4, stk. 5, herunder metoden til sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb
- n) [...] **metoder til at evaluere overholdelsen af krav til emissionstypogodkendelser, som finder anvendelse for så vidt angår køretøjer, der er konstrueret af** fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer, **if. artikel 8, og prøvningsprocedurer for disse køretøjer**;
- o) metoder til vurdering af, om de køretøjstyper, der er godkendt under betegnelserne i artikel 5, fungerer korrekt

- p) [...]
- q) ydeevnekrav til prøvningsudstyr
- r) specifikationer for referencebrændstoffer til prøvning
- s) metoder til vurdering af fraværet af [...] **manipulations**anordninger og [...] **manipulations**strategier
- t) [...]
- u) format og data og metoder [...] for miljøkøretøjspasset (EPV)
- v) administrative krav til og dokumentation for emissionstypegodkendelse
- w) rapporteringsforpligtelser, hvor det er relevant.

5. Enhver gennemførelsesretsakt som omhandlet i stk. 3 og 4 skal omfatte et eller flere af de i stk. 3, litra a)-k), omhandlede elementer kombineret med et eller flere af de i stk. 4, litra a)-w), omhandlede elementer.

6. For gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3 og 4 skal metoderne til måling af forurenende udstødnings- og fordampningsemissioner for så vidt angår klasse M₁ og N₁ afspejle dem, der er fastsat i den seneste udgave af forordning (EU) 2017/1151 på tidspunktet for vedtagelsen af gennemførelsesretsakten i henhold til nærværende artikels stk. 3 og 4.

- 7. For gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3 og 4 vedtager Kommissionen senest 12 måneder efter forordningens ikrafttræden følgende gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler for køretøjer i klasse M₁ og N₁ i henhold til stk. 3, litra a):**
- a) med hensyn til emissioner af forurenende stoffer i henhold til stk. 4, litra a), stk. 4, litra e), stk. 4, litra f), stk. 4, litra k), stk. 4, litra q), stk. 4, litra r), stk. 4, litra s), stk. 4, litra u), stk. 4, litra v), og stk. 4, litra w)**
 - b) med hensyn til metoderne til bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde, køretøjets effekt samt OBFCM-anordningens ydeevne i henhold til stk. 4, litra b), stk. 4, litra c), og stk. 4, litra j)**
 - c) med hensyn til OBM- og OBD-systemer i henhold til stk. 4, litra j), og stk. 4, litra k).**
- 8. For gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3 og 4 vedtager Kommissionen senest 30 måneder efter forordningens ikrafttræden følgende gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og deres motorer samt for påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄ i henhold til henholdsvis stk. 3, litra b), og stk. 3, litra c):**
- a) med hensyn til emissioner af forurenende stoffer i henhold til stk. 4, litra a), stk. 4, litra e), stk. 4, litra k), stk. 4, litra q), stk. 4, litra r), stk. 4, litra s), stk. 4, litra u), stk. 4, litra v), og stk. 4, litra w)**
 - b) med hensyn til metoderne til bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde, køretøjets effekt samt OBFCM-anordningens ydeevne i henhold til stk. 4, litra b), stk. 4, litra d), og stk. 4, litra j)**
 - c) med hensyn til OBM- og OBD-systemer i henhold til stk. 4, litra j), og stk. 4, litra k).**

9. Gennemførelsesretsakterne i denne artikels stk. 3 og 4 vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

[...]

Artikel 15

Tilpasning til den tekniske udvikling

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre [...] **denne forordning således:**
 - a) **tabel 2 i** bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-køretøjer
 - b) **tabel 4 og 5 i** bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-bremser eller -dæk
 - c) bilag V for så vidt angår anvendelsen af prøvningskrav og erklæringer [...]
 - d) artikel 5 ved at indføre **yderligere** valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter [...]
 - e) **fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i tabel 2 i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og en rapport om holdbarheden af tunge køretøjer, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3**

f) fastsætte definitioner og særlige regler for fabrikanten af små mængder køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ i henhold til artikel 3 og artikel 8 i nærværende forordning.

2. **Hvis et forslag til et FN-ECE-regulativ eller en ændring af et FN-ECE-regulativ er blevet godkendt i overensstemmelse med proceduren i artikel 218, stk. 9, i TEUF og afgørelse 97/836/EF og på grundlag af det arbejde, der er udført i regi af FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP.29), [...] vedtager Kommissionen delegerede retsakter [...] i overensstemmelse med artikel 16 [...] og ændrer nærværende forordning således:**

- a) **fastsætte grænseværdier for bremsepartikelemissioner i tabel 4 og 5 i bilag I i overensstemmelse med [...] det forslag [...], der er resultatet af færdiggørelsen af arbejdet i taskforce for emissioner fra bremses**
- b) **fastsætte grænseværdier for dækslid for dæktyper i tabel 6 i bilag I i overensstemmelse med det pågældende forslag [...], der er resultatet af færdiggørelsen af arbejdet med dækslid i den fælles GRBP/GRPE-taskforce om dækslid.**

Uanset dette stykkes første afsnit vedtager Kommissionen, hvis der senest den 31. december 2025 ikke foreligger et forslag til WP.29 om et FN-ECE-regulativ eller en ændring af et FN-ECE-regulativ om dæk i klasse C₁, delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 om ændring af denne forordning, der fastsætter grænseværdier for dækslid for dæk i klasse C₁ i tabel 6 i bilag I i overensstemmelse med det arbejde, der er udført i GRBP/GRPE-taskforce om dækslid

- c) fastsætte mindstekrav til batteriers holdbarhed som fastsat i bilag II **i overensstemmelse med det pågældende forslag, [...] der er resultatet af færdiggørelsen af arbejdet med batteriets holdbarhed i den uformelle arbejdsgruppe vedrørende elkøretøjer og miljøet[...]** .
- d) [...]
- e) [...]

Kapitel VI – Generelle bestemmelser

Artikel 16

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... *[Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden]*. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. 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.
3. Den i artikel 15 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 15 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

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

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

Artikel 18

Rapportering

1. Senest den 1. september 2030 underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af denne forordning.
2. Senest den 1. september 2031 forelægger Kommissionen i overensstemmelse med oplysningerne i stk. 1 en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og for Rådet om anvendelsen af denne forordning.

3. Senest den 31. december 2025 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af tunge køretøjers holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner.
4. Senest den 31. december 2024 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om dækslid med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi som grundlag for forslaget om grænseværdier for dækslid for dæk i klasse C1.
5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en revision af mindstekravene til ydeevne.
6. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænseværdierne i anden fase i tabel 5 i bilag I.

Kapitel VI - Afsluttende bestemmelser

Artikel 18a

Ændring af forordning (EU) 2018/858

Artikel 1-3 i forordning (EU) 2018/858 affattes således:

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af erhvervsdrivendes, uafhængige aktørers og tekniske tjenesters overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Sanktionerne skal navnlig stå i forhold til den manglende overholdelses grovhed og til antallet af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er gjort tilgængelige på markedet i den pågældende medlemsstat uden at overholde kravene. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.

2. De typer af overtrædelser, der er begået af erhvervsdrivende og tekniske tjenester, som er underlagt sanktioner, skal mindst omfatte følgende:

- a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller i forbindelse med, at korrigerende eller restriktive foranstaltninger pålægges i overensstemmelse med kapitel XI**
- b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse eller markedsovervågning**
- c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kan føre til tilbagekaldelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder eller til afslag på eller inddragelse af en EU-typegodkendelsesattest**
- d) tekniske tjenesters manglende overholdelse af kravene til deres udpegelse.**

3. Ud over de typer overtrædelser, der er omhandlet i stk. 2, skal de typer overtrædelser, der er begået af erhvervsdrivende, som ligeledes er underlagt sanktioner, mindst omfatte følgende:

- a) nægtelse af at give adgang til oplysninger**
- b) tilgængeliggørelse på markedet af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som skal godkendes, uden en sådan godkendelse, eller forfalskning af dokumenter, typeattester, foreskrevne skilte eller godkendelsesmærker med forsæt hertil.**
- c) ulovlige indgreb på køretøjet og dets systemer.**

3a. Ud over de typer overtrædelser, der er omhandlet i stk. 2 og 3, skal de typer overtrædelser, der er begået af fabrikanten, som ligeledes er underlagt sanktioner, mindst omfatte følgende:

- a) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning i forbindelse med emissionstypegodkendelse**

- b) udformning, fremstilling og samling af køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier, som bevirker, at et køretøj, der ikke opfylder kravene, fremstår som om det overholder [EURO 7-forordningen]
- c) udformning, fremstilling og samling af køretøjer i klasse M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ og N₃ uden de påkrævede føreradvarselssystemer for udstødningsemissionsoverskridelser og føreradvarselssystemer for lavt reagensniveau.

3b. De typer overtrædelser, der er begået af uafhængige aktører, som er underlagt sanktioner, skal mindst omfatte ulovlige indgreb på køretøjet og dets systemer.

Artikel 19
Ophævelse[...]

1. Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli [...] **2030.**

Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli [...] **2031.**

Henvisninger til forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til nærværende forordning.

2. **Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.**
Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens forordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli 2031.

Artikel 20
Ikrafttræden og anvendelse

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

Den finder anvendelse fra [...] **30 måneder efter denne forordnings ikrafttræden** for køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og fra [...] **48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden** for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.

Den finder anvendelse fra 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden for nye dæk i klasse C₁ og fra 72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden for nye dæk i klasse C₂ og C₃.

Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer **og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.**

Uanset stk. 2 finder artikel 11, stk. 3, anvendelse fra denne forordnings ikrafttræden.

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**EURO 7-EMISSIONSGRÆNSEVÆRDIER****Tabel 1: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₁ og N₁ med intern forbrændingsmotor**

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		<u>Masse i køreklar stand (MRO) (kg)</u>	<u>Masse af carbonmonoxid (CO)</u>		<u>Masse af samlede carbonhydrider (THC)</u>		<u>Masse af ikke-methan carbonhydrider (NMHC)</u>		<u>Masse af nitrogenoxider (NOx)</u>		<u>Samlet masse af samlede carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NOx)</u>		<u>Partikelmasse (PM)</u>		<u>Partikelantal (PN₂₃)</u>	
			<u>L₁ (mg/km)</u>		<u>L₂ (mg/km)</u>		<u>L₃ (mg/km)</u>		<u>L₄ (mg/km)</u>		<u>L₂ + L₄ (mg/km)</u>		<u>L₅ (mg/km)</u>		<u>L₆ (#/km)</u>	
<u>Kategori</u>	<u>Klasse</u>		<u>ST</u>	<u>KT</u>	<u>ST</u>	<u>KT</u>	<u>ST</u>	<u>KT</u>	<u>ST</u>	<u>KT</u>	<u>ST</u>	<u>KT</u>	<u>ST</u> ¹⁸	<u>KT</u>	<u>ST</u> ²⁰	<u>KT</u>
<u>M₁</u>	<u>=</u>		<u>1 000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>
<u>N₁</u>	<u>I</u>	<u>MRO ≤ 1280</u>	<u>1 000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>
	<u>II</u>	<u>1 280 < MRO ≤ 1 735</u>	<u>1 810</u>	<u>630</u>	<u>130</u>	<u>=</u>	<u>90</u>	<u>=</u>	<u>75</u>	<u>105</u>	<u>=</u>	<u>195</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>
	<u>III</u>	<u>1 735 < MRO</u>	<u>2 270</u>	<u>740</u>	<u>160</u>	<u>=</u>	<u>108</u>	<u>=</u>	<u>82</u>	<u>125</u>	<u>=</u>	<u>215</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>	<u>$\frac{6 \times}{10^{11}}$</u>

Forklaring: ST = styret tænding, KT = kompressionstænding

¹⁸ **Grænseværdierne for partikelmasse og partikelantal for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med motorer med direkte indsprøjtning.**

Tabel 2: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer

Forurenende emissioner	<u>WHSC (KT) og WHTC (KT og ST)</u>	[...]	[...]	[...]	<u>Emissioner ved faktisk kørsel (RDE)</u>	[...]
	<u>pr. kWh</u>	[...]	[...]	[...]	<u>pr. kWh</u>	[...]
NO _x i mg	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
PM i mg	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	=	
PN[...]23 i #	<u>6 x 10¹¹</u>	[...]	[...]	[...]	<u>9 x 10¹¹</u>	
CO i mg	<u>1 500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>1 950</u>	
NMOG i mg	<u>80</u>	[...]	[...]	[...]	<u>105</u>	
NH ₃ i mg	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH ₄ i mg	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N ₂ O i mg	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Tabel 3: Euro 7-fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M₁ og N₁

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

<u>Fordampningsemissionens masse</u> <u>(g/prøvning)</u>
<u>2,0</u>

Tabel 4: Euro 7-grænseværdier for bremsepartikelemissioner i standardkørecyklussen, der finder anvendelse indtil den 31. december 2034

Emissionsgrænser [...]	Køretøjer i klasse M ₁ , N ₁	Køretøjer i klasse M ₂ , M ₃	Køretøjer i klasse N ₂ , N ₃
Bremsepartikelemissioner (PM ₁₀)	7 <u>mg/km pr. køretøj</u>		
Bremsepartikelemissioner (PN)			

Tabel 5: Euro 7-grænseværdier for bremsepartikelemissioner, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035

Grænseværdier for <u>bremsepartikel</u> [...]missioner [...]	Køretøjer i klasse M₁, N₁	Køretøjer i klasse M₂, M₃	Køretøjer i klasse N₂, N₃
Bremsepartikelemissioner (PM₁₀)	3 <u>mg/km pr. køretøj</u>		
Bremsepartikelemissioner (PN)			

Tabel 6: Euro 7-grænseværdier for dækafslidning

<u>Grænseværdier</u> for dæk[...]afslidning [...]	C1-dæk	C2-dæk	C3-dæk
Normale dæk			
Vinterdæk			
Specialdæk			

BILAG II

EURO 7 MINDSTEKRAV TIL BATTERIERS YDEEVNE OG HOLDBARHED

Tabel 1: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M₁

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Tabel 2: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N₁

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Tabel 3: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Køretøjer i deres primære levetid	Køretøjer i deres yderligere levetid*
OVC-HEV		
PEV		

* Som angivet i bilag IV.

BILAG III

PRØVNINGSBETINGELSER

Tabel 1: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₁ og N₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanten af køretøjet har angivet

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

[...]

<u>Laboratoriemåling af udstødningsemissioner</u>	<u>Måling af emissioner ved faktisk kørsel (RDE)</u>
<u>For alle udstødningsemissionsprøvninger, der udføres ved hjælp af WLTP-prøvningscyklussen på chassisdynamometeret, finder bestemmelserne i FN-regulativ nr. 154¹⁹ anvendelse.</u>	<u>For prøvninger af emissioner ved faktisk kørsel (RDE), der udføres på vej, finder bestemmelserne i FN-regulativ nr. 168²⁰ anvendelse, idet emissionsevalueringen er gennemført med hensyn til WLTP i fire faser.</u>
<u>Bestemmelserne vedrørende niveau 1A (WLTP i fire faser) finder anvendelse.</u>	

Tabel 2: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanten af køretøjet har angivet

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

¹⁹ Ændringsserie 02 (EUT L 290 af 10.11.2022, s. 1).

²⁰ Originaludgave af regulativet (EUT...).

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

* [...]

<u>Laboratoriemåling af udstødningsemissioner</u>	<u>RDE-måling</u>
<u>For alle udstødningsemissionsprøvninger, der udføres ved hjælp af WHTC/WHSC-prøvningscyklusserne på motorprøvebænk, finder bestemmelserne i FN-regulativ nr. 49²¹, bilag 4, anvendelse.</u>	<u>Bestemmelserne i FN-regulativ nr. 49²², bilag 8, finder anvendelse med følgende undtagelser:</u> • <u>effektgrænseværdien i tabel 1 i bilag III er 0 %. For vinduer, hvor effekten er under 6 %, anvendes 6 % til beregningerne;</u> • <u>overensstemmelsesfaktoren (CF) i tabel 2 i punkt 6.3, hvor værdien = 1,0 anvendes for alle forurenende stoffer. De gældende grænseværdier er grænseværdierne for emissioner ved faktisk kørsel (RDE) i bilag I, tabel 2.</u>

²¹ Ændringsserie 07 (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1).

²² Ændringsserie 07 (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1).

Tabel 3: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for fordampningsemissioner med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanten af køretøjet har angivet

	Prøvningsbetingelser
SHED ²³ -prøvning for fordampningsemission	[...] <u>Bestemmelserne i FN-regulativ nr. 154, niveau 1A (WLTP i fire faser), finder anvendelse²⁴.</u>
[...]	[...]

²³ SHED: Forseglet [...] **hus** [...] **til bestemmelse af** fordampning.

²⁴ **Ændringsserie 02 (EUT L 290 af 10.11.2022, s. 1).**

Tabel 4: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner

	Køretøjer i klasse M₁, N₁	Køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃
Bremsepartikelemissionsprøvning	Prøvning i henhold til FN's globale tekniske forskrift om bremseemissioner	

Tabel 5: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for dækslid

	[...] <u>C1-dæk</u>	[...] <u>C2-dæk</u>	<u>C3-dæk</u>
Prøvning af dækslid	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel	<u>Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel</u>

BILAG IV

KRAV TIL LEVETID

Tabel 1: Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid

Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	Køretøjer i klasse M₁, N₁ og M₂	Køretøjer i klasse N₂, N₃ < 16t og M₃ < 7,5t:	Køretøjer i klasse N₃ > 16t og M₃ > 7,5t
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	700 000 km eller [...] <u>12</u> år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 200 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 375 000 km <u>eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først</u>	Efter primær levetid og op til 875 000 km <u>eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først</u>

Tabel 2: Gældende holdbarhedsmultiplikatorer til justering af udstødningsemissionsgrænser i henhold til bilag 1 ved prøvning af køretøjer, motorer og forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger i yderligere levetid.

Holdbarhedsmultiplikatorer	Køretøjer i klasse M₁, N₁ og M₂	Køretøjer i klasse N₂, N₃ < 16t og M₃ < 7,5t:	Køretøjer i klasse N₃ > 16t og M₃ > 7,5t
Holdbarhedsmultiplikator for yderligere levetid	1,2 for emission af forurenende luftarter		

BILAG V

ANVENDELSE AF PRØVNINGSKRAV OG ERKLÆRINGER

Tabel 1: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer for køretøjer i klasse M₁ og N₁ for fabrikanten af køretøjer

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁵
[...]	[...]	Påkrævet	[...]
<u>Forurenende luftarter, CO₂-emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) og forurenende stoffer (WLTP ved 23 °C)</u>	<u>Påkrævet</u>	<u>Påkrævet for udstødningsemissioner</u>	<u>Påkrævet for udstødningsemissioner og SOH-enheder til overvågning af batteriets holdbarhed</u>
Temperaturkorrektur (omgivelsestemperatur) til bestemmelse af CO ₂ -emissioner (WLTP ved 14 °C)	Erklæring ²⁸	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸

²⁵ Den [...] godkendende myndighed kan anmode om, at prøvningen udføres.

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Emission af krumtaphusgasser	Erklæring om, at der er installeret et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret ²⁸	Påkrævet	Valgfrit ²⁸

Prøvningskrav	Prøvnninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
SHED-prøvning for fordampningsemission	Påkrævet	Påkrævet	Valgfrit ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<u>Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer</u>	<u>Erklæring</u>	<u>Ikke påkrævet</u>	<u>Valgfrit</u>
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner og rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸
Egenmålingssystemer	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet
[...] <u>Bestemmelse af effekt</u>	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
[...]	[...]	[...]	[...]
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

Tabel 2: Anvendelse af prøvningskrav for køretøjer i klasse M₁ og N₁ for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav for [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvningskrav i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Ikke påkrævet	Påkrævet for 5 % af de godkendte køretøjstyper pr. år	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
[...] CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug [...]	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfrit <u>for udstødningsemissioner, påkrævet for SOH-enheder til overvågning af batteriets holdbarhed</u>	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypelogden delse	Prøvning ved produktionens overensstemmel se	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkende myndighed	[...]Typegodkende myndighed	Tredjeparte r og Kommissio nen	Markedsovervågningsmyndig hederne	Tredjeparte r og Kommissio nen
elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) <u>og forurenende luftarter, PM og PN (WLTP ved 23 °C)</u>						
Temperaturkorrektio n (omgivelsestemperatu r) til bestemmelse af CO ₂ -emissioner (WLTP ved 14 °C)	Erklæring ²⁸	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Emission af krumtaphusgasser	Erklæring om, at der er installeret et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret ²⁸	Revision eller valgfri prøvning	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
SHED-prøvning for fordampningsemission	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Holdbarhedsegenska ber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for [...] emissionstypelogkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
<u>Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer</u>	<u>Ikke påkrævet</u>	<u>Ikke påkrævet</u>	<u>Påkrævet</u>	<u>Valgfrit</u>	<u>Påkrævet</u>	<u>Valgfrit</u>
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner + rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypelogkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
[...]Bestemmelse af effekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

Tabel 3: Anvendelse af prøvning[...]skrav, erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for fabrikanten

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
<u>Forurenende luftarter, PM og PN og CO₂-emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)</u>	<u>Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien*</u> <u>**</u>	<u>Påkrævet for en motor uden for familien</u> <u>**</u>	
Forurenende luftarter, [...] PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) [...]	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjs[...] <u>klasser</u> <u>**</u>	[...] <u>Ikke påkrævet</u>	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år <u>**</u>
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret <u>**</u>	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring <u>**</u>	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<u>Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer</u>	<u>Erklæring</u> <u>**</u>	<u>Ikke påkrævet</u> <u>**</u>	<u>Valgfrit</u> <u>**</u>
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
<u>Bestemmelse af effekt</u>	<u>Påkrævet</u> <u>**</u>	<u>Ikke påkrævet</u>	<u>Ikke påkrævet</u>
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸

Prøvningskrav	Prøvninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
[...]	[...]	[...]	[...]
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

* **Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.**

** **Hvis der er tale om et køretøj med et godkendt motorsystem med hensyn til emissioner, er motorfabrikanten ansvarlig for at udføre denne prøvning.**

Tabel 4: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav for [...] emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvningskrav i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter, [...] PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) [...] [...]	Påkrævede demonstrationsprøvnin ger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjs[...] klasser **	(se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypegodkendelsen **	Valgfrit	Påkrævet/valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af CO ₂ -emissioner og brændstofforbrug/ elektrisk energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvnninger og krav for [...] emissionstypelogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvnninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af effekt	Påkrævet **	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	[...]Påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvnninger og krav for [...] emissionstypelogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvnninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

**** Hvis der er tale om et køretøj med et godkendt motorsystem med hensyn til emissioner, er motorfabrikanten ansvarlig for at udføre denne prøvning.**

Tabel 5: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for fabrikanten

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav for [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien**	Påkrævet for en motor uden for familien	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
<u>Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M₂, M₃, N₂ og N₃)</u>	<u>Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser</u>	<u>Ikke påkrævet</u>	
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO ₂ -emissioner	Påkrævet	Påkrævet	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet	
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	
<u>Bestemmelse af effekt</u>	<u>Påkrævet</u>	<u>Ikke påkrævet</u>	
Egend diagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Ikke påkrævet	
[...]	[...]		

[...]

** Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektverdier.

Tabel 6: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvnninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning	Prøvnninger i forbindelse med markedsovervågning
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	–	–
Forurenende luftarter, PM og PN og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren og erklæring for alle medlemmer i familien**	Revision eller valgfri prøvning	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO ₂ -emissioner	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning		
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet		
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet		
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet		
<u>Bestemmelse af effekt</u>	<u>Påkrævet</u>	<u>Ikke påkrævet</u>		
Egend diagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet		
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4			
Motoreffekt	Påkrævet	Ikke påkrævet		

**** Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektverdier.**

Tabel 7: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse af forureningsbegrænsende systemer for fabrikanten

Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav for [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Påvisning af ydeevne og holdbarhed med ældede dele	Påkrævet/Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit
Kontrol af holdbarhedskrav ved faktisk kørsel (RDE-prøvning med ældede køretøjer)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit

Tabel 8: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse af forureningsbegrænsende systemer for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav av	Prøvninger og krav for [...] emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkende nde myndighed	[...]Typegodkende nde myndighed	Tredjeparter og Kommission en	Markedsovervågningsmyndighe derne	Tredjeparter og Kommission en
Påvisning af ydeevne og holdbarhed med ældede dele	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit[...]	<u>Valgfrit</u>	Valgfrit[...]	<u>Valgfrit</u>
Kontrol af holdbarhedskr av ved faktisk kørsel (RDE- prøvning med ældede køretøjer)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit[...]	<u>Valgfrit</u>	Påkrævet[...]	<u>Valgfrit</u>

Tabel 9: Anvendelse af prøvningskrav ved typegodkendelse af bremsesystemer for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvnninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Emissionsprøvning af bremsesystemer i WLTP-bremsecyklus	Påkrævet	Påkrævet	[...] <u>Ikke påkrævet</u>

Tabel 10: Anvendelse af prøvningskrav ved typegodkendelse af bremsesystemer for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav	Prøvnninger og krav <u>for</u> [...] emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning	Prøvnninger i forbindelse med markedsovervågning		
Relevant aktør	[...]Typegodkendende myndighed [...]	[...]Typegodkendende myndighed	[...]Typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Emissionsprøvning af bremsesystemer i WLTP-bremsecyklus	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	[...] <u>Ikke påkrævet</u> [...]	<u>Valgfrit til kontrol af andelen af friktionsbremsning under WLTP-prøvnninger</u>	Valgfrit <u>til kontrol af andelen af friktionsbremsning under WLTP-prøvnninger</u> [...]	<u>Valgfrit til kontrol af andelen af friktionsbremsning under WLTP-prøvnninger</u>

BILAG VI

SAMMENLIGNINGSTABEL

1. Forordning (EF) nr. 715/2007

Forordning (EF) nr. 715/2007	Nærværende forordning
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 2, stk. 2	[...]
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4, stk. 1[...]	Artikel 4, stk. 1[...]
[...]	[...]
Artikel 4, stk. 2	Artikel 7, stk. 1
Artikel 4, stk. 3	Artikel 7, stk. [...] <u>24</u>
Artikel 4, stk. 4	Artikel [...] <u>14</u>
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5, stk. 2	Artikel [...] <u>4, stk. 5</u>
Artikel 5, stk. 3	Artikel 14[...]
[...]	[...]
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 11
Artikel 12	—
Artikel 13	<u>Artikel 18a</u>
Artikel 14	—
Artikel 15	Artikel 17
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 19
Artikel 18	Artikel 20
Bilag I	Bilag I
Bilag II	—

2. Forordning (EF) nr. 595/2009

Forordning (EF) nr. 595/2009	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, første afsnit	Artikel 2[...]
Artikel 2, andet afsnit	–
Artikel 2, tredje afsnit	–
Artikel 2, fjerde afsnit	–
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4, stk. 1	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4, stk. 2	Artikel 7, stk. 1
Artikel 4, stk. 3	Artikel [...] <u>14</u>
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 1, andet afsnit
Artikel 5, stk. 2	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5, stk. 3	Artikel 4, stk. [...] <u>5</u>
Artikel 5, stk. 4	Artikel 14[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Artikel 7	Artikel 12
Artikel 8	Artikel 10, stk. 4 <u>og 4a</u> , [...] artikel 10, stk. 5 <u>og 5a</u>
Artikel 9	Artikel 11
Artikel 10	–
Artikel 11	<u>Artikel 18a</u>
Artikel 12	–
Artikel 13	Artikel 17
[...]	[...]
Artikel 14	<u>Artikel 14, stk. 7 og 8</u>

Forordning (EF) nr. 595/2009	Nærværende forordning
Artikel 15	–
Artikel 16	–
Artikel 17	Artikel 19
Artikel 18	Artikel 20
Bilag I	Bilag I
Bilag II	–
