

Bruxelles, den 10. november 2022
(OR. en)

14598/22

**Interinstitutionel sag:
2022/0365(COD)**

**MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181**

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	10. november 2022
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2022) 586 final
Vedr.:	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

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2022) 586 final.

Bilag: COM(2022) 586 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.11.2022
COM(2022) 586 final

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)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

For at det indre marked kan fungere korrekt, skal der sikres fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital. Med henblik herpå indfører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer, hvad angår emissioner, er også harmoniseret for at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og for at sikre et højt niveau for beskyttelse af miljø og sundhed.

Luftforurening er fortsat en stor miljø- og sundhedsrisiko i Europa. Selv om luftkvaliteten er blevet bedre, er en betydelig del af EU's befolkning stadig udsat for koncentrationer af forurenende stoffer, der ligger over de grænser, der er fastsat i direktivet om luftkvalitet¹. Det anslås, at luftforurening forårsagede mere end 300 000 for tidlige dødsfald i EU-28 i 2018². Selv om andre sektorer også spiller en rolle, tegner vejtransport sig for en stor andel af luftforureningen. Vejtransporten tegnede sig for 39 % af alle skadelige NO_x-emissioner i 2018 (47 % i byområder³) og 11 % af alle PM₁₀-emissioner i 2018⁴.

Med **den europæiske grønne pagt**⁵ blev en ny vækststrategi iværksat med det formål at omdanne EU til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi. EU bør også fremme og investere i den nødvendige digitale omstilling og værktøjer, der er vigtige drivkræfter for forandringerne. Digital teknologi kan bidrage til at reducere de globale emissioner, forbedre livskvaliteten og reducere samfundets miljøaftryk, f.eks. ved at optimere energiforbruget og overvåge emissioner inden for transport⁶. For at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og nulforureningsambitionen for et giftfrit miljø er alle sektorer nødt til at omstille sig, herunder vejtransport. Den europæiske grønne pagt bebudede vedtagelsen af et forslag til strengere normer for emissioner af luftforurenende stoffer for køretøjer med forbrændingsmotor (Euro 7).

For at fremskynde dekarboniseringen af vejtransport foreslog Kommissionen i juli 2021 at ændre forordningen om **præstationsnormer** for personbilers og lette erhvervskøretøjers **CO₂-emissioner**⁷ for at sikre en klar kurs hen imod nulemissionsmobilitet⁸. Desuden vedtog Kommissionen i december 2020 **strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet**⁹ og i maj 2021 **handlingsplanen for nulforurening**¹⁰. Ifølge disse strategier bør transport blive

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

² [Det Europæiske Miljøagentur, 2020](#). Rapport om luftkvaliteten i Europa – 2020.

³ [JRC, 2019](#). Urban NO₂ Atlas

⁴ [Det Europæiske Miljøagentur, 2020](#). Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018

⁵ COM(2019) 640 final

⁶ COM(2021) 118 final

⁷ COM(2021) 556 final

⁸ Dette vil i 2022 blive efterfulgt af et forslag om præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner

⁹ COM(2020) 789 final

¹⁰ COM(2021) 400 final

drastisk mindre forurenende, navnlig i byerne, og Euro 7 betragtes som en væsentlig del af omstillingen til ren mobilitet.

Sidst, men ikke mindst, tilbyder den **nye industristrategi for Europa**¹¹ værktøjer til at tackle den dobbelte udfordring med den grønne og den digitale omstilling og til at støtte den europæiske industri i at gøre ambitionen i den europæiske grønne pagt til virkelighed. Den nye ramme for emissioner af forurenende stoffer vil give EU's bilindustri retssikkerhed og fordele ved at være først på markedet. EU's emissionsnormer skal fortsat være på forkant med de normer, der er under udvikling på vigtige markeder som USA og Kina for at bevare en konkurrencemæssig fordel. Adgangen til disse markeder kan blive hæmmet for EU's fabrikanter, da det vil blive dyrere at opfylde emissionskravene på forskellige markeder.

Overgangen til nulemissionsbiler/-varevogne vil blive spredt over mindst to årtier, ikke mindst i betragtning af den gennemsnitlige levetid for biler/varevogne på mere end 11 år. For at nå ovennævnte politiske mål skal de køretøjer med forbrændingsmotorer, der fortsat vil blive markedsført, være så rene som muligt.

Samtidig står bilindustrien over for andre betydelige forandringer, f.eks. betydelige mangler i forsyningskæden, konsekvenserne af den russiske invasion i Ukraine og stigende energi- og råvareomkostninger.

På trods af de foreslåede CO₂-emissionsreduktionsmål på 100 % for personbiler og varevogne senest i 2035, det kommende forslag om at revidere præstationsnormerne for tunge køretøjers CO₂-emissioner, den stigende andel af tunge nul- og lavemissionskøretøjer og nye Euro 6d/VI E-køretøjer, der kommer ind på markedet, kan der ikke opnås et lavt forureningsniveau på kort til mellemlang sigt for forurenende emissioner fra vejtransport uden yderligere foranstaltninger. Forslaget forventes at løse tre identificerede **problemer**, der forklarer hvorfor Euro 6/VI ikke i tilstrækkelig grad bidrager til den nødvendige reduktion af forurenende emissioner fra vejtransport. Disse problemer er: 1) kompleksiteten af køretøjsemissionsstandards, 2) forældede grænseværdier for forurenende stoffer fra køretøjer og 3) utilstrækkelig kontrol af køretøjers faktiske emissioner.

Det **overordnede formål** med initiativet er dobbelt: 1) at sikre et velfungerende indre marked ved at fastsætte mere hensigtsmæssige, omkostningseffektive og fremtidssikrede regler for emissioner fra køretøjer og 2) at sikre et højt niveau for miljø- og sundhedsbeskyttelse i EU ved yderligere at reducere luftforurenende emissioner fra vejtransport.

Dette initiativ vil bidrage til at nå det overordnede mål ved at forfølge følgende tre **specifikke mål**: Det vil:

- 1) Mindske kompleksiteten af de nuværende Euro-emissionsnormer.
- 2) Fastsætte ajourførte grænseværdier for alle relevante luftforurenende stoffer.
- 3) Forbedre kontrollen med de faktiske emissioner.

Det er vigtigt at forbedre kontrollen med emissioner under faktisk kørsel gennem hele køretøjets levetid af hensyn til markedet for brugte køretøjer, som er vigtigt for flere EU-lande, men også for andre regioner såsom Afrika og Mellemøsten. Euro 7-forslaget har til formål at reducere emissioner fra køretøjer i en længere del af et køretøjs levetid, hvilket også er til gavn for brugere af brugte biler. Navnlig med hensyn til det specifikke mål 3) vil luftkvaliteten fortsat blive påvirket af biler fra før Euro 7 i flere år fremover. Der kunne

¹¹ COM(2020) 102 final og COM(2021) 350 final.

indføres passende incitamenter til at ældre biler bliver eftermonteret, så de opfylder Euro 7-kravene til udstødningsemissioner, men også kravene til emissioner fra dæk og bremses. For at fremskynde reduktionen af emissioner fra den eksisterende flåde og fremskynde overgangen til nulemissionstransport er det desuden vigtigt at tilskynde til ombygning af køretøjer med forbrændingsmotorer til batteri- eller brændselscelledrevne køretøjer.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 indføres der en generel ramme for godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Euroemissionsnormer for køretøjer (forordning 715/2007 og 595/2009) er en del af ovennævnte ramme¹². De hænger sammen med flere eksisterende politiske bestemmelser og planlagte forslag til bekæmpelse af luftforurenende stoffer fra vejtransport samt med CO₂-emissionsnormer¹³, der reducerer luftforurenende stoffer som en sidegevinst. Dette lovgivningsforslag om Euro 7-emissionsnormer for personbiler, varevogne, lastbiler og busser forbedrer overensstemmelsen mellem Euro-emissionsnormerne og følgende foranstaltninger.

Direktivet om luftkvalitet¹⁴ har til formål at forbedre luftkvaliteten ved at fastsætte grænser for luftens koncentrationer af specifikke luftforurenende stoffer fra alle luftforureningskilder (f.eks. landbrug, energi, fremstilling osv.). **Direktivet om nationale emissionsreduktionstilsagn (NEC-direktivet)**¹⁵ har til formål at reducere nationale emissioner af luftforurenende stoffer ved at fastsætte nationale reduktionstilsagn for specifikke luftforurenende stoffer med reduktioner fra alle sektorer, herunder vejtransport. Den 26. oktober 2022 vedtog Kommissionen et forslag til revision af direktiverne om luftkvalitet¹⁶. Den foreslåede revision vil fastsætte midlertidige EU-luftkvalitetsnormer for 2030, som i højere grad er i overensstemmelse med Verdenssundhedsorganisationens retningslinjer, samtidig med at EU kommer ind på en kurs mod at opnå nulforurening af luft senest i 2050. Euro 7-forslaget er et vigtigt element i arbejdet med at opfylde denne ambition og bidrage til målene for EU's politik for ren luft, herunder revisionen af direktivet om luftkvalitet. Ved at sikre en reduktion af alle relevante luftforurenende emissioner fra vejtransport, der er i overensstemmelse med målene i direktivet om luftkvalitet og NEC-direktivet samt de luftforurenende stoffer, de regulerer, støtter forslaget til Euro 7-standarder navnlig medlemsstaterne i at opfylde deres forpligtelser i henhold til luftkvalitetsdirektivet og NEC-direktivet.

CO₂-emissionsnormerne understøtter EU's klimaambitioner, der er fastsat i den europæiske klimalov¹⁷, som sigter på at nedbringe drivhusgasemissionerne i EU med mindst 55 % inden 2030, i forhold til 1990. I juli 2021 foreslog Kommissionen at revidere og styrke CO₂-emissionsnormerne for personbiler/varevogne¹⁸, mens revisionen af normerne for tunge køretøjer er planlagt til udgangen af 2022. Mens CO₂-emissionsnormerne fremmer nulemissionsteknologier såsom elektriske køretøjer, omhandler de nye Euro 7-normer emissioner af skadelige luftforurenende stoffer fra forbrændingsmotorer og emissioner fra

¹² Kan findes i bilag II til forordning (EU) 2018/858.

¹³ Forordning (EU) 2019/631 og forordning (EU) 2019/1242.

¹⁴ Direktiv 2008/50/EF.

¹⁵ Direktiv (EU) 2016/2284

¹⁶ COM(2022) 542 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om luftkvaliteten og renere luft i Europa

¹⁷ [Forordning 2021/1119](#) om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov")

¹⁸ COM(2021) 556 final

elektriske køretøjer, der ikke er udstødningsemissioner, med det formål at beskytte menneskers sundhed og miljøet. Derfor er de generelle mål for Euro 7 fortsat gyldige, for så vidt som køretøjer med forbrændingsmotorer fortsat vil udlede forurenende stoffer fra udstødningen, og alle køretøjer vil bidrage til andre emissioner end udstødningsemissioner. På trods af det foreslåede CO₂-reduktionsmål på 100 % for nye biler/varevogne i 2035 vil antallet af køretøjer, der markedsføres med forbrændingsmotorer (herunder hybrider), fortsat være højt, navnlig for lastbiler/busser. Både CO₂-normerne og normerne for forurenende emissioner anses for at supplere ambitionen om klimaneutralitet og nulforurening i den europæiske grønne pagt og bidrager til omstillingen til bæredygtig mobilitet.

Direktiverne om køretøjssikkerhed¹⁹ har til formål at øge trafiksikkerheden i EU og sikre køretøjernes miljøpræstationer ved hjælp af regelmæssig kontrol af køretøjer i hele deres driftslevetid. For så vidt angår emissioner har de til formål at bidrage til at reducere luftforurenende emissioner ved mere effektivt at opdage køretøjer, der overskrider emissionsgrænserne på grund af tekniske fejl, gennem periodiske syn og syn ved vejsiden. Dette forslag indeholder elementer til understøttelse af dette mål, bl.a. ved hjælp af egenmålingssystemer, som forventes at føre til omkostningsbesparelser. Sådanne mekanismer kan gradvist blive et primært redskab i direktiverne om køretøjssikkerhed, modernisere de nuværende procedurer vedrørende teknisk kontrol og føre til lavere administrative omkostninger. Den kommende revision af direktiverne om køretøjssikkerhed vil skulle tage hensyn til disse nye mekanismer, herunder til de gennemførelsesforanstaltninger, som skal udvikles i forbindelse med revisionen af køretøjssikkerhedspakken²⁰.

Desuden er **eurovignetdirektivet**²¹, som fastsætter fælles regler for vejinfrastrukturafgifter, og **direktivet om renere køretøjer**²², som fremmer rene mobilitetsløsninger gennem offentlige indkøb, i overensstemmelse med de generelle mål for euronormerne. De støtter navnlig efterspørgslen efter renere køretøjer ved at give medlemsstaterne mulighed for at differentiere vejafgifterne på grundlag af køretøjers forurenende emissioner og gennem offentlige indkøb. **Direktivet om brændstofkvalitet**²³ indeholder bestemmelser om kvaliteten og beskaffenheden af de brændstoffer, der sælges på markedet, og er derfor vigtigt for euronormerne.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Som led i EU's digitale strategi og i forlængelse af meddelelsen om **en europæisk datastrategi**²⁴ har Kommissionen fremlagt en datalov til støtte for datadeling mellem virksomheder og myndigheder og mellem virksomheder. Denne lov udgør en horisontal ramme for forbedring af dataadgang og datadeling på tværs af sektorer. Specifikke problemer i bilsektoren i forbindelse med adgang til køretøjsdata berettiger, at dataloven suppleres med et specifikt initiativ. Dette initiativ bør sikre, at der er et minimum af data og funktioner til rådighed, samt lige adgangsbetingelser for alle udbydere af automobiltjenester. Ved at sikre tilgængeligheden af og adgangen til køretøjsdata vil initiativet supplere dette Euro 7-forslag, da det vil lette den optimale iværksættelse af løbende emissionsovervågning.

¹⁹ [Direktiv 2014/45/EU](#) om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. [Direktiv 2014/47/EU](#) om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område.

²⁰ Køretøjers sikkerhed – revision af EU's køretøjssikkerhedspakke (europa.eu)

²¹ [Direktiv 1999/62/EF](#) om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastruktur

²² [Direktiv 2019/1161/EU](#) om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

²³ [Direktiv 2009/30/EF](#) for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser

²⁴ COM(2020) 66 final

Den nye industristrategi for Europa²⁵ tager hensyn til de nye omstændigheder, der følger af krisen, samt den igangværende omstilling til en mere bæredygtig, digital, modstandsdygtig og globalt konkurrencedygtig økonomi. I strategien opstilles der prioriteter, og der fastlægges nye mål om at styrke det indre markedes modstandsdygtighed, håndtere strategisk afhængighed, kombinere målrettede tiltag inden for de lovgivningsmæssige rammer, innovationsstøtte, adgang til råstoffer og dekarboniseret energi, færdigheder og dataområder for at fremskynde den grønne og digitale omstilling. Strategien indeholder værktøjer til at tackle den dobbelte udfordring med den grønne og den digitale omstilling og til at støtte den europæiske industri i at gøre ambitionen i den europæiske grønne pagt til virkelighed. Den nye ramme for emissioner af forurenende stoffer vil give EU's bilindustri retssikkerhed og fordele ved at være først på markedet og undgå risikoen for at sakke bagud i forhold til andre store markeder, der fastsætter nye normer for forurenende emissioner.

Direktivet om udrangerede køretøjer (UK-direktivet)²⁶ indeholder regler om indsamling, behandling og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer og deres komponenter samt begrænsninger for farlige stoffer i nye køretøjer. Dets spejldirektiv, **3R-typegodkendelsesdirektivet**²⁷, forbinder udformningen af nye køretøjer med deres genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder. Disse direktiver skal efter planen revideres i 2023 i overensstemmelse med ambitionerne i den europæiske grønne pagt og **handlingsplanen for den cirkulære økonomi**²⁸. Mens Euro 7-forslaget har til formål at reducere emissioner fra køretøjer i en længere del af et køretøjs levetid ved at udvide holdbarhedskravene, skal revisionen af direktivet om udrangerede køretøjer yde støtte ved at undersøge problemet med eksport af defekte forurenende brugte køretøjer uden for EU.

Dette initiativ er også i overensstemmelse med **Next Generation EU**²⁹, nærmere bestemt **genopretnings- og resiliensfaciliteten**³⁰ og flagskibet "Genopladning og påfyldning", som fremmer fremtidssikrede rene teknologier for at fremskynde anvendelsen af bæredygtig, tilgængelig og intelligent transport, opladnings- og tankstationer og udbygning af den offentlige transport. Gennem denne finansiering fra genopretnings- og resiliensfaciliteten, men også målrettede investeringsprogrammer under **InvestEU**³¹ eller **Horisont Europa**³², vil der blive afsat ressourcer til at øge økonomiens vækstpotentiale og fremskynde den grønne omstilling, navnlig gennem indførelse af innovative løsninger og fremtidssikrede lavemissionsteknologier.

Dette initiativ integrerer også nødvendigheden af at sikre en retfærdig og rimelig grøn omstilling og støtter navnlig sårbare borgere på transportområdet: det er i overensstemmelse med **den endelige rapport fra konferencen om Europas fremtid** (forslag 18.3), navnlig når det drejer sig om prisoverkommelighed for transportmidler og køretøjer, der kører på ikkeforurenende teknologier.

Desuden er initiativet i overensstemmelse med det nylige forslag om ændring af den europæiske forbrugerlovgivning, navnlig **direktivet om urimelig handelspraksis**³³ og

²⁵ COM(2020) 102 final og COM(2021) 350 final.

²⁶ Direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer

²⁷ Direktiv 2005/64/EF om køretøjers genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder

²⁸ COM(2020) 98 final

²⁹ COM(2020) 456 final

³⁰ Forordning (EU) 2021/241

³¹ Forordning (EU) 2021/523

³² Forordning (EU) 2021/695

³³ Direktiv 2005/29/EF.

direktivet om forbrugerrettigheder³⁴, for at bidrage til en cirkulær, ren og grøn EU-økonomi ved at sætte forbrugerne i stand til at træffe velinformerede købsbeslutninger og dermed bidrage til et mere bæredygtigt forbrug.

Endelig, for at styrke sammenhængen på tværs af politikker og som bebudet i Kommissionens meddelelse **Bedre regulering: sammen om bedre lovgivning**³⁵ forbedrer Kommissionen desuden sine retningslinjer for bedre regulering for at sikre, at alle dens initiativer overholder princippet om "ikke at gøre væsentlig skade" og dermed overholder forpligtelserne i henhold til den europæiske klimalov.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer bidrager til gennemførelsen af det indre marked for varer og til at sikre, at det indre marked for varer fungerer korrekt. Dette forslag sigter på at gøre gennemførelsen og håndhævelsen af denne lovgivning mere effektiv som led i den overordnede politiske målsætning om at styrke strategien for det indre marked.

Den anden årsag er luftforureningens og vejtransportens tværnationale karakter. Selv om virkningerne af de vigtigste giftige luftforurenende stoffer er alvorligst tæt på kilden, er indvirkningerne på luftkvaliteten ikke begrænset til det lokale niveau, og grænseoverskridende forurening er et alvorligt miljøproblem, der ofte vanskeliggør nationale løsninger. Atmosfæremodeller viser, at den forurening, der udsendes i én medlemsstat, bidrager til forurening i andre medlemsstater. For at løse problemet med luftforurening er det nødvendigt med en samordnet indsats på EU-plan.

Udvikling af emissionsnormer på EU-plan og etablering af en hensigtsmæssig styring heraf er afgørende for at undgå, at medlemsstaterne vedtager forskellige nationale foranstaltninger, som potentielt ikke er sammenhængende eller konsekvente (f.eks. foranstaltninger, der begrænser adgangen til visse områder). Sådanne foranstaltninger vil skabe betydelige hindringer for industrien og udgøre store risici for det indre marked. Det er derfor fuldt ud berettiget at fortsætte en harmoniseret EU-indsats for yderligere at reducere emissionerne fra køretøjer.

• Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, da det indeholder bestemmelser om den nødvendige juridiske ændring og samtidig ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for dels at nå målene om reduktion af forurenende emissioner fra motorkøretøjer, dels at sikre retssikkerhed for køretøjsfabrikanterne. Forslaget sikrer de nødvendige retlige betingelser for i størst muligt omfang at opretholde lige konkurrencevilkår for fabrikanterne.

³⁴ Direktiv 2011/83/EU

³⁵ COM(2021) 219 final

- **Valg af retsakt**

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig, idet den giver den nødvendige sikkerhed for direkte og harmoniseret anvendelse og håndhævelse og ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer af gældende lovgivning**

Kommissionen besluttede at følge en back-to-back-tilgang, hvor evalueringen og konsekvensanalysen blev gennemført parallelt som en enkelt proces for at opfylde den køreplan, der er fastsat i den europæiske grønne pagt³⁶. På denne måde blev resultaterne af evalueringen i bilag 5 til konsekvensanalysen anvendt til yderligere overvejelser om, hvorvidt Euro 6/VI-emissionsnormerne fortsat sikrer et højt miljøbeskyttelsesniveau i EU og til at sikre, at det indre marked for motorkøretøjer fungerer korrekt.

Evalueringen vurderede forordningernes resultater i forhold til målene i Euro 6/VI-lovgivningen. Den konkluderede, at målene i Euro 6/VI om at forbedre luftkvaliteten ved at reducere mængden af forurenende stoffer fra vejtransport og at fastsætte harmoniserede regler for fremstilling af motorkøretøjer stadig er yderst relevante. Desuden blev det konstateret, at forordningerne i det store og hele var sammenhængende og havde ført til delvis renere køretøjer på vejene i EU, idet prøvningsprocedurerne i henhold til Euro 6/VI var delvist effektive. Der eksisterer reguleringsomkostninger, men forordningerne om Euro 6/VI anses samlet set for at være omkostningseffektive. De har også medført en betydelig EU-merværdi, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger.

De vigtigste konklusioner af evalueringen var følgende:

- Forordningerne har ført til delvis renere køretøjer på EU's veje.
- Siden gennemførelsen af Euro VI-emissionsgrænserne i 2013 og Euro 6-emissionsgrænserne i 2014 og frem til 2020 er NO_x-emissionerne på vejene i EU faldet med 22 % for personbiler og varevogne og med 36 % for lastbiler og busser. Emissionerne af partikler fra udstødningen på vejene i EU er faldet med 28 % for biler og varevogne og med 14 % for lastbiler og busser.
- Forordningerne har i nogen grad mindsket de negative sundhedsmæssige virkninger af emissioner fra vejtransport, som kan forårsage luftvejslidelser og hjerte-kar-sygdomme ved indånding.
- De reguleringsmæssige omkostninger for bilindustrien anslås til 357-929 EUR pr. dieselskøretøj og 80-181 EUR pr. benzinskøretøj for biler og varevogne og op til 3 717-4 326 EUR pr. tungt køretøj. Mens sidstnævnte er i overensstemmelse med forventningerne, er omkostningerne for biler og varevogne højere end oprindeligt forventet.
- Generelt synes forordningerne at have haft en positiv virkning på konkurrenceevnen og innovationen, og der er ikke tegn på konkurrenceforvridning.
- De seneste politiske initiativer, som f.eks. den europæiske grønne pagt, støtter målene i Euro 6/VI-lovgivningen og relevansen af yderligere at forbedre

³⁶ COM(2019) 640 final

luftkvaliteten ved at reducere emissionerne fra vejtransport under en fælles EU-tilgang.

- Forordningerne har medført økonomiske nettofordele for samfundet.
- Selv om forordningerne i det store og hele er sammenhængende, er der konstateret visse problemer med sammenhæng både inden for Euro 6/VI-emissionsnormerne og med anden EU-lovgivning.
- Forordningerne indeholdt ingen forenkling.
- Harmoniseringen af markedet er det mest afgørende aspekt af EU-merværdien, og det er usandsynligt, at en ukoordineret indsats ville have været lige så effektiv. Forordningerne sikrer fælles krav og nedbringer dermed fabrikanternes omkostninger samtidig med, at der skabes retssikkerhed.
- Der er dog visse mangler, der forhindrer forordningerne i at forbedre luftkvaliteten yderligere gennem en reduktion af udledningen af forurenende stoffer fra vejtransportsektoren. Visse af forordningernes udformningselementer (modaliteter) vil derfor sandsynligvis have haft en indvirkning på forordningernes effektivitet. Navnlig påpeger evalueringen at:
 - kompleksiteten og konsekvensen af de på hinanden følgende trin i Euro 6/VI er blevet rodfæstede i både den overordnede retlige ramme og i den praktiske gennemførelse heraf.
 - mange potentielle fordele for menneskers sundhed og miljøet fortsat overses i de nuværende forordninger. På trods af de fremskridt, der er gjort for at mindske forskellen mellem køretøjers faktiske emissioner (kørecyklusser og anvendelsesbetingelser, navnlig under bykørsel) og typegodkendte emissioner, er der stadig ikke taget højde for vigtige emissioner i forbindelse med Euro 6/VI-emissionsprøvning. Desuden kontrolleres emissionerne ikke godt nok i hele køretøjernes levetid.
- **Høringer af interesserede parter**

For at indsamle dokumentation og skabe stor gennemsigtighed indhentede Kommissionen feedback fra interessenter gennem flere høringsaktiviteter. Kommissionen ønskede nærmere bestemt feedback til forslaget fra især følgende grupper af interessenter: Medlemsstaterne og de nationale myndigheder, bilindustrien (herunder køretøjsfabrikanter, komponentleverandører og andre interessenter i industrien), civilsamfundet (herunder forbrugerorganisationer og miljø-NGO'er) og borgerne.

Et detaljeret resumé af den omfattende høringsproces findes i den sammenfattende rapport i bilag 2 til konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag.

Kommissionen har indsamlet feedback gennem følgende aktiviteter:

- Initiativet blev for første gang drøftet med interessenter på en interessentkonference i oktober 2018. Efterfølgende blev den rådgivende gruppe om emissionsnormer for køretøjer nedsat ved at sammenlægge relevante ekspertgrupper fra industrien, civilsamfundet og medlemsstaterne, med ti møder og en ad hoc-workshop om forenkling fra juli 2019 til april 2021.
- Den indledende konsekvensanalyse blev iværksat fra den 27. marts til den 3. juni 2020. Den 6. juli 2020 åbnede den offentlige høringsperiode om forslaget på 18 måneder, og der kunne indgives bidrag indtil den 9. november 2020.

- To 14-ugers målrettede høringer — en om evaluering af Euro 6/VI (4. marts til 8. juni 2020) og en om konsekvensanalysen af Euro 7 (3. august til 9. november 2020) — blev gennemført med mere fokus på de detaljerede og tekniske aspekter af initiativet.

Oplysninger, synspunkter og data fra alle høringsaktiviteter blev taget i betragtning ved evalueringen af Euro 6/VI og ved udarbejdelsen af Euro 7-konsekvensanalysen. Den indsamlede dokumentation fra interessenter gjorde det muligt at supplere, krydstjekke og bekræfte den dokumentation, der allerede var indsamlet gennem anden forskning i konsekvensanalysen og de understøttende undersøgelser.

De vigtigste resultater af høringerne af de berørte parter kan sammenfattes således:

Interessenter fra alle grupper var enige om, at der er fortsat er problemer med luftforurening og sundhed i forbindelse med vejtransport, og at der er behov for handling. Størstedelen af respondenterne fra komponentleverandører, medlemsstater, civilsamfundet og borgerne mente, at nye euronormer ville være hensigtsmæssige for yderligere at reducere emissionerne fra køretøjer, mens bilfabrikanterne var mindre overbeviste. Inden for flere brancher understregede bilindustrien, at det ville være en realistisk og afbalanceret løsning at bevare Euro 6/VI.

Flertallet fra alle grupper var enige om, at Euro 6/VI er kompleks. Svarene på den offentlige høring viser, at kompleksiteten medfører betydelige overholdelsesomkostninger og administrative byrder. Desuden anførte alle grupper, bortset fra industrien, at kompleksitet hæmmer miljøbeskyttelsen, mens civilsamfundet tilføjede, at det fører til fejlfortolkninger. Respondenterne fra alle grupper anførte, at der er behov for at behandle kompleksiteten i forordningerne gennem forskellige foranstaltninger.

Bortset fra køretøjsfabrikanterne gav størstedelen af alle grupper, herunder komponentleverandørerne, udtryk for støtte til at udvikle strengere grænseværdier for regulerede forurenende stoffer og nye grænseværdier for ikke-regulerede forurenende stoffer. Komponentleverandører, medlemsstater, civilsamfundet og borgerne mener, at den nuværende forureningsbekæmpelsesteknologi giver mulighed for yderligere emissionsreduktioner.

De fleste interessenter mener, at emissioner under faktisk kørsel i Euro 6/VI ikke overvåges eller begrænses tilstrækkeligt i hele køretøjernes levetid. Ulovlige indgreb, ældning af køretøjet, utilstrækkelig teknisk kontrol og vedligeholdelsesomkostninger blev angivet som potentielle årsager. Alle interessentgrupper har vist støtte til gennemførelsen af løbende overvågning af emissioner som en foranstaltning, hvorved måling af emissioner under faktisk kørsel kan finde sted. De fleste fabrikanter tilføjede dog, at dette kun er muligt for et begrænset antal forurenende stoffer i den nærmeste fremtid.

Tilbagemeldinger og forskelle i interessenternes synspunkter blev nøje analyseret og taget i betragtning i konsekvensanalysen, hvis de var troværdige. Navnlig var industriens og medlemsstaternes synspunkter nyttige for at analysere problemet med kompleksitet og potentielle forenklingsforanstaltninger. Desuden har oplysninger fra industrien om hardwareomkostningerne ved forureningsbegrænsende teknologier været en vigtig kilde til vurdering af de økonomiske virkninger. Tilbagemeldinger og bekymringer fra medlemsstaterne, industrien, civilsamfundet og borgerne er blevet taget i betragtning ved udformningen og vurderingen af løsningsmodellerne, navnlig med hensyn til det teknologiske potentiale for reduktion af emissioner ved hjælp af emissionsgrænser, holdbarhed, prøvningsbetingelser og løbende emissionsovervågning, den potentielle fremskyndede

omstilling til elektriske køretøjer og indvirkningen på konkurrenceevnen, hvor industriens interesser synes at have forskellige synspunkter.

Interessenternes syn på indførelsen af en fælles Euro-emissionsnorm for biler/varevogne og lastbiler/busser afveg fra Kommissionens synspunkter. I første omgang støttede interesser fra industrien ikke denne forenklingsforanstaltning. Da industriens argumenter, som f.eks. reel differentiering samt international harmonisering, også bør kunne opnås gennem en sammenlægning af de to basisretsakter (715/2007 og 595/2009), mens de specifikke gennemførelsesforordninger holdes adskilt, har Kommissionen ikke ændret sin tilgang. Dette blev bekræftet over for interessenterne i de opfølgende interviews i forbindelse med den målrettede høring om konsekvensanalysen og på mødet i den rådgivende gruppe om emissionsnormer for køretøjer den 16. november 2020.

• **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Konsekvensanalysen bygger på dokumentation fra flere kilder, herunder undersøgelser foretaget af eksterne kontrahenter fra CLOVE-konsortiet, bl.a. nøgleeksperter fra Laboratory of Applied Thermodynamics ved Aristoteles-universitetet i Thessaloniki (LAT) (GR), Ricardo (UK), Emisia (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) og VTT (FI).

En første undersøgelse foretaget af CLOVE blev iværksat for at gennemgå, sammenligne og lære af lovgivningen i andre dele af verden, evaluere effektiviteten af EU's nuværende emissionsprøvninger og udvikle og vurdere nye emissionsprøvninger for regulerede og ikkeregulerede forurenende stoffer. Som opfølgning herpå omfattede et andet studie en grundig gennemgang af omkostningseffektiviteten af de foranstaltninger, der blev indført med den første undersøgelse, ud over en gennemførlighedsvurdering af nye emissionsgrænser for forurenende stoffer for alle køretøjer og en analyse af potentialet for forenkling af emissionsnormer for køretøjer. Undersøgelsen støttede også evalueringen af Euro 6/VI og gav samtidig den dokumentation, der var nødvendig for konsekvensanalysen. Disse undersøgelser er blevet understøttet af analyser og prøvninger udført af Kommissionens Fælles Forskningscenter i dets faciliteter i Ispra i Italien.

I forbindelse med den kvantitative vurdering af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger har konsekvensanalysen og rapporten været baseret på SIBYL- og COPERT-modellerne. COPERT anvendes til beregning af emissionsopgørelser for drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra vejtransport baseret på faktiske emissioner, og koordineres af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) og JRC. SIBYL er et specialiseret værktøj til overførsel af virkningen af detaljeret køretøjsteknologi på fremtidige vognparker, energi, emissioner og omkostninger, der er udformet til at støtte politikudformningen. Begge modeller blev ajourført på grundlag af data og dokumentation indsamlet gennem interessenthøringen, de seneste emissionsfaktorer og litteraturgennemgange.

Desuden blev der indsamlet yderligere oplysninger om følgende spørgsmål:

- de tilgængelige teknologier, der kan anvendes inden for den relevante tidshorisont til at reducere emissioner af forurenende stoffer, samt deres effektivitet og omkostninger
- sundheds- og miljømæssige virkninger opgjort i penge
- generelle makroøkonomiske indikatorer som f.eks. skabelse af nye job, nødvendige kvalifikationer, forskning og innovation osv.
- EU-industriens konkurrenceevne og samhørighed på det indre marked
- kvalitative virkninger for SMV'er og forbrugere (herunder forbrugertillid).

Bilag 1 til konsekvensanalysen indeholder en liste over undersøgelser og kilder.

- **Konsekvensanalyse**

Foranstaltningerne i dette forslag er afbalancerede med hensyn til deres sundheds- og miljømæssige fordele og byrder for industrien. Foranstaltningernes effektivitet og omkostningseffektivitet understøttes af den ledsagende konsekvensanalyse. Resuméet og den positive udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol kan tilgås via X (link tilføjes).

Tre politiske løsningsmodeller med en anden blanding af foranstaltninger og ambitionsniveauer blev vurderet med henblik på at håndtere de identificerede problemer i de nuværende Euro 6/VI-forordninger under hensyntagen til den grønne og den digitale omstilling, der kræves i henhold til den europæiske grønne pagt. Omstillingen giver mulighed for mere avancerede løsninger med hensyn til reduktion af forurenende emissioner såsom brug af lavemissionsteknologi og løbende overvågning af emissioner med avancerede følere og køretøjskonnektivitet. De politiske løsningsmodeller tog også hensyn til overgangen til elektriske fremdriftssystemer, der kræver omkostningseffektive og passende løsninger til reduktion af forurenende emissioner i segmentet for forbrændingsmotorer.

I overensstemmelse med de specifikke mål havde løsning 1, 2 (2a og 2b) og 3a til formål at mindske kompleksiteten af de nuværende Euro-emissionsnormer ved at indføre forenklingsforanstaltninger (f.eks. ved at erstatte to forordninger med én enkelt forordning eller fjerne forældede prøvninger). Ajourførte emissionsgrænser for alle relevante luftforurenende stoffer blev fastsat i løsning 1 med et lavt ambitionsniveau, i løsning 2a og 3a med et mellemhøjt ambitionsniveau og i løsning 2b med et højt ambitionsniveau. Kontrollen med emissioner under faktisk kørsel blev forbedret i løsning 1 med et lavt ambitionsniveau for grænseværdier for prøvning ved faktisk kørsel, i løsning 2a med et middelhøjt ambitionsniveau for grænseværdier for prøvning ved faktisk kørsel og holdbarhedskrav, i løsning 2b med et højt ambitionsniveau for grænseværdier for prøvning ved faktisk kørsel og holdbarhedskrav og i løsning 3a med et middelhøjt ambitionsniveau for grænseværdier for prøvning ved faktisk kørsel, holdbarhedskrav og løbende emissionsovervågning.

Konsekvensanalysen har vist, at den mellemambitiøse løsning 3a er den mest proportionale for lette og tunge køretøjer. Denne politiske løsningsmodel blev anset for at være den mest effektive til at nå de identificerede mål, samtidig med at den var omkostningseffektiv, fordi den gav de største sundheds- og miljømæssige fordele for borgerne med lave reguleringsomkostninger for industrien. Derudover blev løsningen vurderet til at være i overensstemmelse med lovgivningen om luftkvalitet, CO₂-emissionsnormer og direktiverne om køretøjssikkerhed. Ved at indføre løbende overvågning af emissioner vil løsning 3a også være den, der bedst imødekommer den dobbelte grønne og digitale omstilling, som den europæiske grønne pagt sigter mod.

De sociale, økonomiske og miljømæssige virkninger af løsning 3a kan sammenfattes således:

De samlede reguleringsmæssige omkostninger anslås til 304 EUR pr. køretøj for lette køretøjer og til 2 681 EUR pr. køretøj for tunge køretøjer. I løbet af den 25-årige periode, der er vurderet i konsekvensanalysen, vil dette føre til en samlet reguleringsomkostning på 35,48 mia. EUR for lette køretøjer og 17,53 mia. EUR for tunge køretøjer.

På den anden side beløber de økonomiske sundheds- og miljømæssige fordele sig til henholdsvis 55,75 mia. EUR og 133,58 mia. EUR gennem reduktion af skadelige luftforurenende emissioner. Disse fordele opnås hovedsageligt gennem reduktion af NO_x- og

PM_{2.5}-emissioner. Desuden viste denne løsning for alle køretøjer de største positive virkninger med hensyn til adgang til vigtige internationale markeder og innovation.

Tilpasningsomkostningerne (til dækning af væsentlige overholdelsesomkostninger som følge af omkostninger til udstyr til emissionsbegrænsningsteknologier og de dermed forbundne FoU- og kalibreringsomkostninger, herunder faciliteter og værktøjsomkostninger) blev i løsning 3a vurderet til at være i størrelsesordenen 67 mia. EUR mellem 2025 og 2050 for lette køretøjer og 26 mia. EUR for tunge køretøjer.

Ud over disse fordele anslås de lovgivningsmæssige omkostningsbesparelser (som omfatter omkostningsbesparelser under prøvning, de typegodkendende myndigheders kontrol med prøvningerne og typegodkendelsesgebyrer samt administrative omkostningsbesparelser i forbindelse med indberetning og andre oplysningsforpligtelser som led i typegodkendelsesprocedurerne) til 4,67 mia. EUR for lette køretøjer og 0,58 mia. EUR for tunge køretøjer i den foretrukne løsning.

Overordnet set vil virkningen af løsning 3a på prisoverkommeligheden for forbrugerne være begrænset. Mens de samlede reguleringsomkostninger i forhold til referencescenariet forventes at blive væltet over på forbrugerne, vil dette føre til en stigning på 0,8 % i prisen på små benzinkøretøjer og en stigning på 2,2 % i prisen på små dieselskøretøjer for biler og varevogne.

Der blev tilføjet krav til batteriers holdbarhed efter vedtagelsen den 14. april 2022 af den nye globale tekniske FN-forskrift nr. 22 om batteriers holdbarhed i elektriske køretøjer, der fastsætter mindstekrav til elektriske køretøjers ydeevne på et niveau, der ikke kræver ændring af batteriteknologier. Det forventes, at disse krav ikke vil medføre yderligere omkostninger, men øge forbrugernes bevidsthed og tillid.

I lyset af de aktuelle geopolitiske og økonomiske omstændigheder er der foretaget en endelig revision for at sikre ajourførte overvejelser for bilindustrien og forbrugerne. Stigningen i omkostningerne, der begyndte i 2021, navnlig for energi og råstoffer, har udviklet sig drastisk. Samtidig er efterspørgslen efter og salget af motorkøretøjer faldet, mens investeringsbehovet i forbindelse med den grønne omstilling er stigende. Det lægger pres på bilindustriens forsyningskæde og rejser problemer med prisoverkommelighed for forbrugerne i en generel situation med høj inflation. For at fremme en vellykket grøn omstilling af bilindustriens økosystem er ovennævnte løsning 3a blevet justeret for lette køretøjer for at reducere tilpasningsomkostningerne, samtidig med at den overordnede mellemfristede miljømæssige og digitale ambition fastholdes.

For biler og varevogne er grænseværdierne for udstødningsemissioner fastsat på det laveste niveau, der i øjeblikket gælder i henhold til Euro 6 for biler, og der indføres derfor lavere grænser for varevogne end under Euro 6, mens holdbarhedskrav samt grænseværdier for prøvning ved faktisk kørsel er fastsat som i løsning 3a. Kravene til fordampningsemissioner, batteriers holdbarhed og andre emissioner end udstødningsemissioner er fastsat som i løsning 3a. Det er en mellemløsning med hensyn til udstødningsemissionsgrænser mellem løsning 1 og 2a/3a. Dette valg er truffet for at skabe balance mellem behovet for at forbedre miljøpræstationerne og behovet for at undgå uforholdsmæssigt store investeringer i køretøjer, der ikke længere vil blive solgt efter 2035. Over en vis tærskel stiger omkostningerne betydeligt hurtigere end de miljømæssige fordele. Den valgte løsning forbedrer bilers og varevognes prisoverkommelighed for forbrugerne og minimerer de investeringsomkostninger,

der er nødvendige for at udvikle nye hardwareløsninger til emissionsbegrænsningssystemer for biler og varevogne med forbrændingsmotor.

De valgte foranstaltninger fastsætter teknologi- og brændstofneutrale grænseværdier for biler og varevogne, samtidig med at der gives mulighed for lidt højere grænseværdier for varevogne med lav motoreffekt, hvor en sådan dispensation er berettiget af tekniske årsager. Prøvningsgrænseværdierne er som i løsning 3a, hvilket gør det muligt at opnå gevinster ved at begrænse de nuværende ukontrollerede emissioner. Metoder og grænseværdier for fordampningsemissioner, bremses, dæk samt batteriers holdbarhed og anvendelse af emissionsovervågningsværktøjer med følere følger dem, der præsenteres i løsning 3a i konsekvensanalysen. Disse foranstaltninger tegner sig for en stadig større andel af potentialet for reduktion af emissioner og af de miljø- og sundhedsmæssige fordele, navnlig i bymiljøer, hvor eksponeringen for disse forurenende stoffer er mere fremtrædende. Emissioner fra bremses og dæk vil snart tegne sig for størstedelen af partikelemissionerne.

For lastbiler og busser fastholdes mulighed 3a. Dette afspejler den betydeligt langsommere omstilling af lastbiler og busser til nulemissionsteknologier. Lastbiler og busser med forbrændingsmotorer forventes at forblive meget længere på EU-markedet.

For alle motorkøretøjer bibeholdes alle forenklingsforanstaltninger som i løsning 3a, da de afspejler behovet for at modernisere forordningen og mindske den administrative byrde. Denne løsningsmodel sikrer også en forbedring af de samlede emissioner, navnlig i forbindelse med koldstart og bykørsel, da køretøjerne også skal overholde emissionsgrænserne under korte kørsler.

Med hensyn til miljøfordele medfører den valgte løsning en betydelig reduktion af emissionerne, som kun er lidt lavere end løsning 3a for biler og varevogne, da de højere emissionsgrænser ledsages af forbedringer af prøvningsbetingelserne og overholdelsesforanstaltninger, som ikke var forudset i løsning 1. Det er blevet anslået, at der med de valgte foranstaltninger kan opnås en NO_x-reduktion fra biler/varevogne på mere end 85 % i forhold til 2018-niveauet og fra lastbiler/busser på mere end 80 % i 2035. Den samlede NO_x-emission fra motorkøretøjer anslås at blive halveret i 2035 i forhold til referencescenariet.

De reguleringsmæssige omkostningsbesparelser forventes at være de samme som i løsning 3a. Industriens produktudviklingsomkostninger reduceres betydeligt, da den nye løsning ikke vil kræve en ændring af køretøjerne. Der kan i stedet opnås overensstemmelse med de teknologier, der i øjeblikket anvendes til emissionskontrol og rekalibrering. De reguleringsmæssige omkostninger forventes at blive reduceret betydeligt og ligge mellem omkostningerne ved løsning 1 og løsning 3a. I alt forventes de udvalgte foranstaltninger at give en nettofordel, der svarer til eller er højere end for løsning 3a, hvilket vil medføre betydelige emissionsbesparelser med begrænsede tilpasningsomkostninger.

- **Målerettede regulering og forenkling**

I overensstemmelse med Kommissionens forpligtelse til bedre lovgivning, er forslaget udelukkende udarbejdet på en inkluderende måde baseret på gennemsigtighed og løbende samarbejde med interessenter.

SMV'er (reference 1A): Konsekvensanalysen viste, at den europæiske bilindustri hovedsagelig består af store fabrikker, der er aktive inden for samling af køretøjer og komponentproduktion. Nogle SMV'er fremstiller køretøjer eller systemer, der kræver en EU-

emissionstypelogkendelse. Der blev udpeget 35 SMV'er, som bygger specialkøretøjer på grundlag af fremdriftssystemer produceret af større fabrikker. Der foreslås forenklede regler for fabrikker af små mængder køretøjer for at tage hensyn til de særlige forhold, der er forbundet med en begrænset produktion.

Omkostningsbesparelser: Konsekvensanalysen har også undersøgt, hvordan man eventuelt kan forenkle lovgivningen og reducere unødvendige overholdelses- og administrationsomkostninger. Mens forslaget øger de reguleringsmæssige omkostninger for køretøjsfabrikker i form af hardwareomkostninger til forureningsbegrænsende teknologier og følere, FoU-omkostninger og dermed forbundne kalibreringsomkostninger, medfører forslaget også besparelser i overholdelsesomkostningerne under prøvning, de typelogkendende myndigheds kontrol af prøvninger, typelogkendelsesgebyrer samt besparelser i de administrative omkostninger. Navnlig vil den administrative byrde blive mindre som følge af indførelsen af forenklingsforanstaltninger og de nye krav til løbende emissionsovervågning. Sidstnævnte forventes yderligere at forenkle rapporteringsforpligtelserne og andre oplysningsforpligtelser i forbindelse med meddelelse af typelogkendelses- og verifikationsprocedurer gennem et reduceret antal typelogkendelser. I løsning 3a anslås besparelserne i de administrative omkostninger til 224 000 EUR pr. typelogkendelse (22 EUR pr. køretøj) for dieslbiler/-varevogne og til 204 000 EUR pr. typelogkendelse for benzinbiler/-varevogne (26 EUR pr. køretøj). For lastbiler/busser beløber besparelserne i de administrative omkostninger ved løsning 3a sig til op til 66 000 EUR pr. typelogkendelse for dieslkøretøjer (22 EUR pr. køretøj) og 67 000 EUR pr. typelogkendelse for benzinkøretøjer (47 EUR pr. køretøj). I de endeligt udvalgte løsningsmodeller forventes alle omkostninger til biler/varevogne at være lavere.

Konkurrenceevne: Trods reguleringsmæssige omkostninger for industrien og kumulative investeringer vedrørende CO₂-emissionsnormer forventes forslaget at have en positiv indvirkning på konkurrenceevnen. Dette skyldes nye markedsmuligheder som følge af udviklingen af nye følere samt kommunikationsprotokoller, cybersikkerhed og muligheder for beskyttelse mod ulovlige indgreb. Brugen af avancerede digitale og rene teknologier vil være et aktiv med henblik på at få adgang til internationale nøglemarkeder, navnlig USA og Kina.

Det digitale område: I overensstemmelse med de ambitiøse mål i initiativet om det digitale årti³⁷, bør alle sektorer undergå digital omstilling for at nå målet om nulforurening for et giftfrit miljø, hvilket i høj grad vil bidrage til den grønne omstilling, også for vejtransport. Forslaget vil skabe yderligere sammenhæng med den dobbelte omstilling, da det støtter reduktionen af emissioner over køretøjernes samlede levetid ved at indføre løbende emissionsovervågning og køretøjskonnektivitet. De nationale typelogkendende myndigheder bør også helst levere tjenester digitalt (herunder maskinlæsbare oplysninger). Dette bidrager til at opnå et effektivt digitalt samfund og en effektiv digital økonomi (digital som standard).

Initiativet er i overensstemmelse med princippet om ikke at gøre væsentlig skade, da det bidrager til målene for den grønne omstilling i den europæiske grønne pagt (navnlig bæredygtig mobilitet og målet om nulforurening). Det sikrer, at transportsegmentet bliver mindre forurenende, navnlig i byerne, og Euro 7 betragtes som en afgørende del af omstillingen til ren mobilitet. Konsekvensanalysen har fastslået, at løsningerne ikke forventes at gøre væsentlig skade på nogen af de miljømæssige verdensmål for bæredygtig udvikling³⁸.

³⁷ COM(2021) 118 final

³⁸ Navnlig for så vidt angår følgende: Mål 3: Sundhed og trivsel Mål 6: Rent vand og sanitet Mål 13: Klimainsats Mål 14: Livet i havet og Mål 15: Livet på land.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder og lighed. Det tilgodeser ikke ét bestemt køn.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget kræver ikke yderligere finansielle midler.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Dette forslag indfører ordninger til overvågning og evaluering af effektiviteten af Euro 7-emissionsnormer i forhold til operationelle mål og til at fastslå årsagssammenhængen mellem de observerede resultater og lovgivningen. Med henblik herpå foreslås der en række overvågningsindikatorer til revision af Euro 7-emissionsnormerne. Disse overvågningsindikatorer omfatter:

- antal emissionstypogodkendelser i henhold til Euro 7 pr. køretøjstype
- omkostninger i gennemførelsesfasen og administrative omkostninger pr. emissionstypogodkendelse
- dokumentation for forbedret kontrol med emissioner under alle anvendelsesbetingelser for alle regulerede forurenende stoffer
- håndhævelsesomkostninger, herunder omkostninger ved overtrædelser og sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse og overvågningsomkostninger
- udviklingen i emissioner i køretøjernes samlede levetid som dokumenteret ved passende prøvningskampagner og løbende emissionsovervågning.

Under revisionen af Euro 7-emissionsnormerne vil også et sæt mere generelle indikatorer fra andre af EU's luftforureningspolitikker for vejtransport blive evalueret:

- de årlige forureningskoncentrationsniveauer i Europas byområder og den årlige andel af vejtransport i forhold til de forurenende emissioner som indberettet af medlemsstaterne til det europæiske miljøagentur i henhold til direktivet om nationale emissionsreduktionstilsagn (NECD)³⁹ og medtaget i det europæiske miljøagents årlige rapport om luftkvaliteten i Europa
- det årlige antal registrerede køretøjer og andel af teknologier for drivaggregater på vejene i EU som indberettet af medlemsstaterne til det europæiske observatorium for alternative brændstoffer
- den årlige udvikling i luftforureningens indvirkning på sundheden (dvs. for tidlige dødsfald i forbindelse med eksponering for visse forurenende stoffer) som omhandlet i det europæiske miljøagents årlige rapport om luftkvaliteten i Europa.
- vejtransportens årlige andel af de forurenende emissioner af visse forurenende stoffer som indberettet af medlemsstaterne til det europæiske miljøagentur i henhold til NECD

³⁹ Direktiv (EU) 2016/2284

- det årlige antal meddelelser fra medlemsstaterne om hindringer for EU's interne handel med biler, varevogne og lastbiler/busser som følge af tekniske forskrifter pålagt af nationale, regionale eller lokale myndigheder (dvs. forbud af enhver art) i henhold til informationsproceduren i direktiv 2015/1535⁴⁰.
- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Kapitel I indeholder generelle bestemmelser, herunder forordningens genstand (artikel 1), forordningens anvendelsesområde (artikel 2) og definitionerne af de nøglebegreber, der anvendes i forordningen (artikel 3).

Kapitel II indeholder bestemmelser om fabrikanternes forpligtelser i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder for så vidt angår deres forurenende emissioner og batteriers holdbarhed. Mere specifikt omfatter det fabrikanternes forpligtelse med hensyn til konstruktion og udformning af sådanne køretøjer, herunder cybersikkerhedsforanstaltninger (artikel 4), og fabrikanternes muligheder for at afgive erklæring om bedre ydeevne med lavere emissionsgrænser og/eller forbedret batteriholdbarhed samt geofencing-teknologier, der muliggør nuludstødningsemissionsmodus (artikel 5). Fabrikanterne skal opfylde specifikke holdbarhedskrav i køretøjernes samlede levetid, men også mindstekravene til traktionsbatteriets ydeevne og holdbarhed for at overholde emissionsgrænserne og andre relaterede tekniske krav (artikel 6). For at påvise overensstemmelse med disse krav bør der gennemføres specifikke prøvninger samt udvikles specifikke erklæringer og administrative procedurer (artikel 7). Artikel 8 og artikel 9 indeholder specifikke regler for henholdsvis fabrikant af små mængder køretøjer (artikel 8) og etapevise køretøjer (artikel 9) for så vidt angår prøvninger og ansvar.

Kapitel III indeholder bestemmelser om medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til typegodkendelse og markedsovervågning, navnlig for så vidt angår de nationale godkendende myndigheders rolle og ikrafttrædelsesdatoer (artikel 10), og indeholder specifikke bestemmelser for komponenter og separate tekniske enheder (artikel 11) samt for reagensforbrugende systemer og forureningskontrolsystemer (artikel 12).

Kapitel IV indeholder bestemmelser om Kommissionens og tredjeparters rolle med hensyn til kontrol af overensstemmelsesprøvning og markedstilsyn (artikel 13).

I kapitel V fastsættes de specifikke prøvninger og metoder, som fabrikant og myndigheder skal anvende for hver berørt køretøjsklasse for at dokumentere overensstemmelse med kravene og forpligtelserne i henhold til denne forordning (artikel 14). Det indeholder også særlige bestemmelser om tilpasning til den tekniske udvikling (artikel 15).

Kapitel VI indeholder generelle bestemmelser om de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter (artikel 16), udvalgsproceduren (artikel 17) og rapporteringskrav for medlemsstaterne (artikel 18).

Kapitel VII indeholder afsluttende bestemmelser om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 (artikel 19) og forordningens ikrafttræden og anvendelse (artikel 20).

⁴⁰ [Direktiv \(EU\) 2015/1535](#) om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester. se også [2015/1535 notifikationsprocedure](#)

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, og
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴¹,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴²,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 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) 2018/858⁴³ 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 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. Ved forordningen 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).

⁴¹ EUT C , , p. .

⁴² EUT C , , p. .

⁴³ 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")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵. Grunden til at have to forordninger var, at emissionerne fra tunge køretøjer blev kontrolleret på grundlag af motorprøvning, mens grundlaget for lette køretøjer var prøvning af hele køretøjet. Siden da er der udviklet metoder, der gør det muligt at prøve både lette og tunge køretøjer på vej. Det er derfor ikke længere nødvendigt at basere typegodkendelsen på motorprøvning.
- (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 i 2007 for lette køretøjer og i 2009 for tunge køretøjer. Begge emissionsgrænser blev vedtaget 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.
- (7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanten og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. Der opnås forenkling ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger, der fandtes under Euro 6 og Euro VI, ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømlinet og 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) Nøjagtigheden af det bærbare emissionsmålingsudstyr, der anvendes til måling af emissioner fra køretøjer, der anvendes på vej, er blevet væsentligt forbedret, siden det blev indført. Det er derfor hensigtsmæssigt at basere emissionsgrænserne på sådanne målinger på vej, og derfor kræver prøvning på vej ikke længere anvendelse af overensstemmelsesfaktorer.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

- (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) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.
- (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.
- (13) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁴⁶ 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.
- (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 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 22⁴⁷.
- (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

⁴⁶ 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).

⁴⁷ FN's globale tekniske forskrift om batteriers holdbarhed i elektriske køretøjer, UN GTR 22

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. Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. 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.
- (17) Fabrikanten kan vælge at fremstille køretøjer, der overholder lavere emissionsgrænser eller med bedre batteriholdbarhed end krævet i denne forordning, eller køretøjer, som har adgang til avancerede muligheder, herunder geofencing og adaptive betjeningsanordninger. 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 fabrikanten 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 fabrikanten. Fabrikanten af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanten af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på tilfældige faktiske kørecykluser.
- (20) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631⁴⁸ og 2019/1242⁴⁹ regulerer præstationsnormer for nye motorkøretøjers CO₂-emissioner i Unionen. Procedurene og metoderne til nøjagtig bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstofforbrug og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og effekt for individuelle køretøjer bør indføres i forbindelse med emissionstypegodkendelse.
- (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

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

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 etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypelogodkendelse, 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, herunder tilfældige og værste tænkelige RDE-prøvningscykluser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og 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, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for batterholdbarhed, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) ix) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansøringsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt x) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer xi) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xii) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt xiii) kriterier for emissionstypelogodkendelser for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer xiv) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xvi) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xviii) metoder til måling af dækslid samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV). Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

- (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

⁵⁰ 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).

på innovative teknologier for fabrikanten, men også fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper samt mindstekrav til ydeevne for batterier og 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, 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 lovgivning⁵¹. 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.

- (23) Af hensyn til klarheden, rationaliteten og forenklingen, og eftersom reglerne om emissionstypogodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt 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.
- (24) Når foranstaltningerne i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁵² og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001⁵³ samt de nationale gennemførelsesforanstaltninger hertil.
- (25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende 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. 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.
- (26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M og N, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer og separate tekniske enheder for så vidt angår emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan. EU 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.

⁵¹ [EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.](#)

⁵² 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).

⁵³ 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).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

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, brændstof- og energiforbrug samt batteriers holdbarhed.
2. Denne forordning fastsætter regler for den første 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, brændstof- og 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.

Artikel 3

Definitioner

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

I denne forordning forstås ved:

- 1) "emissionstypogodkendelse": en EU-typogodkendelse, 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, brændstof- og energiforbrug og batteriets holdbarhed
- 2) "første emissionstypogodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypogodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypogodkendelsesattesten og køretøjerne sættes i produktion
- 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 med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning
- 5) "motor": et køretøjs fremdriftskilde
- 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 motorkøretøjets eller motorens udstødningsrør
- 10) "nitrogenoxider" eller "NO_x": summen af nitrogenoxider, der udledes 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 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 diameter lig med eller over 10 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
- 20) "ammoniak" eller "NH₃": 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
- 24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at bestemme CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer "energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj
- 25) "brændstofforbrug": forbruget af brændstof for alle fremdriftskilder i et køretøj
- 26) "fordampningsemissioner": de carbonhydriddampe, der udsendes fra et køretøjs brændstofsyste, men ikke fra udstødningen
- 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 bremsesystem
- 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 bremsesystemer
- 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) "adaptiv kontrolfunktion": et system, der foretager justeringer i motoren, forureningskontrollsystemer eller andre køretøjsparametre med det formål at forbedre brændstof- eller energiforbruget og effektiviteten af det forureningsbegrænsende system baseret på den forventede brug af køretøjet
- 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 via OBD-porten og trådløst
- 38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst
- 39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller 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 brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet, i køretøjet
- 40) "manipulationsanordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorhastighed, transmissionsgear, vakuum i indsugningsmanifolden eller enhver anden parameter til at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en hvilken som helst del af det forureningsbegrænsende system med det formål at reducere effektiviteten af det forureningsbegrænsende system, når køretøjet er i drift

- 41) "manipulationsstrategi": en strategi, der reducerer forureningsbegrænsningernes effektivitet under visse motor- og vejrforhold eller motordriftsforhold, enten under køretøjets drift eller uden for typegodkendelsesprocedurerne, eller forfalsker data vedrørende følere, brændstof- eller energiforbrug, elektrisk rækkevidde eller batteriets holdbarhed
- 42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og udvidede betingelser som angivet i tabel 1 og 2 i bilag III
- 43) "kilometertæller": et instrument, der viser den af køretøjet samlede kørte distance efter køretøjets produktion
- 44) "ulovlige indgreb" eller "manipulation": de erhvervsdrivendes eller uafhængige aktørers inaktivering eller ændring af motoren, køretøjets forureningsbegrænsende anordning og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM eller OBD/OBM, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data
- 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 massen i køreklar stand
 - 63) "mærkeeffekt" eller " P_{rated} ": motorens maksimale nettoeffekt i kW
 - 64) "masse i køreklar stand": køretøjets masse, med brændstofbeholder(e) fyldt op til mindst 90 % af dens/deres kapacitet, inklusive førerens, brændstoffets og væskernes masse, monteret med standardudstyr i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, og karrosseriets, kabinens, koblingens, reservehjulets og værktøjets masse, når disse er monteret
 - 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 nulemissionskøretøj kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken er udtømt, 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 traktionsbatteris holdbarhed 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

- 71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i digital format, der indeholder oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet, herunder emissionsgrænser for forurenende stoffer, CO₂-emissioner, brændstofforbrug, energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt, batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier
- 72) "føreradvarselssystem for emissionsoverskridelser": et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om emissionsoverskridelser og håndhæve reparationer
- 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 håndhæve brugen af reagenset
- 74) "tomgangsemissioner": udstødningsemissioner, der opstår, når forbrændingsmotoren er i drift, men ikke er under belastning med henblik på fremdrift af køretøjet
- 75) "overensstemmelseserklæring": 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, brændstof- og energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og motoreffekt
- 77) "snedæk": et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang
- 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

Kapitel II — Fabrikanternes forpligtelser

Artikel 4

Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til konstruktion af køretøjer

1. Fabrikanten sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanten sikrer, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.
2. Fabrikanten udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I 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. Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III.

Emissionerne under regenerering af forureningsbegrænsende systemer vil blive medtaget som et vægtet gennemsnit baseret på regenereringens hyppighed og varighed.

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I.
5. Fabrikkerne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier.
6. Fabrikkerne udformer, fremstiller og samler køretøjer i klasse M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ og N₃ med:
 - a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til emissionsoverskridelser, med henblik på at fremme reparationer
 - b) egenmålingssystemer, der kan detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne
 - c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstof- og energiforbrug og andre relevante parametre såsom nyttelast/masse, som er nødvendige for at bestemme deres faktiske brændstof- og energieffektivitet
 - d) skærme, der viser sundhedstilstanden af traktionsbatteriet og emissionssystemerne
 - e) systemer, der advarer føreren om overskridelse af emissioner
 - f) systemer, der advarer føreren om et lavt reagensniveau
 - g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data 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. Fabrikkerne 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 og
 - e) forureningskontrollsystemer.
8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

9. Fabrikkerne sikrer en sikker overførsel af data vedrørende emissioner og batteriets holdbarhed ved at træffe cybersikkerhedsforanstaltninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 155⁵⁴.
10. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurer, prøvninger og metoder til kontrol af overholdelsen af kravene i stk. 1-9. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Artikel 5

Fabrikanternes muligheder med hensyn til konstruktion og betegnelse for køretøjer

1. Fabrikkerne kan betegne de køretøjer, de fremstiller, som "Euro 7+ køretøjer", hvis disse køretøjer opfylder følgende krav:
 - a) for ICEV og NOVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, og en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner
 - b) for OVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner og batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II
 - c) for PEV ved at erklære en batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II.
2. Disse køretøjers overensstemmelse med forskrifterne i punkt 1 kontrolleres i forhold til de erklærede værdier.
3. Fabrikkerne kan betegne køretøjer som "Euro 7A-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med adaptive kontrolfunktioner. Anvendelsen af adaptive kontrolfunktioner skal påvises over for de typegodkendende myndigheder under typegodkendelsen og verificeres under køretøjets levetid som angivet i tabel 1, bilag IV.
4. Fabrikkerne 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 kan verificeres i køretøjets levetid.
5. Fabrikanten kan fremstille køretøjer, der kombinerer to eller flere af de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1, 2 eller 3, og angive dem ved hjælp af en kombination af symboler og bogstaver såsom "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".
6. For køretøjer i klasse N₂ med en maksimal vægt på mellem 3,5 og 4,0 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N₁, kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N₁. Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".

⁵⁴ 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).

7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurer, prøvninger og metoder til kontrol af overholdelsen af kravene i stk. 1-6. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

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 normale og udvidede kørselsforhold, jf. 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, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til bestemmelserne i denne forordning i køretøjets levetid, jf. bilag IV, tabel 1.
3. Fabrikanterne skal sikre, at OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, opfylder bestemmelserne i denne forordning, så længe køretøjet er i brug.
4. De krav, der er omhandlet i punkt 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) registrere omfanget og varigheden af alle emissionsoverskridelser
 - b) formidle data om køretøjets emissionsadfærd, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden^{55, 56}
 - c) udløse reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.
7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere de køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst.
8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikanterne straks træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder,

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

9. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger forbundet med kravene i stk. 1-8. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

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 typegodkendelsesmyndigheden eller fabrikanten. Overensstemmelse efter ibrugtagning kontrolleres for de perioder, der er fastsat i tabel 1 i bilag IV.
2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet 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 typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.
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 og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger prøvnings- og overensstemmelsesverifikation samt procedurer vedrørende emissionstypogodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, overensstemmelseserklæring og EVP i henhold til stk. 1-4. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

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 overensstemmelseserklæringer. 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. 4, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanten af små mængder køretøjer.

2. Fabrikanten af ultrasmå mængder køretøjer skal overholde de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, ved laboratorieprøvninger baseret på tilfældige faktiske kørecykluser med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.

Artikel 9

Særlige regler for etapevise køretøjer

1. Ved typegodkendelse af etapevise køretøjer er fabrikanten af anden eller efterfølgende etaper ansvarlige for emissionstypogodkendelsen, hvis de ændrer en hvilken som helst del af køretøjet, som ifølge de data, der er fremlagt af fabrikanten i den foregående etape, kan påvirke emissionerne eller batteriets holdbarhed.
2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikanten i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Kapitel III — Medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til emissionstypogodkendelse og markedsovervågning

Artikel 10

Emissionstypogodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning

1. De nationale godkendende myndigheder træffer foranstaltninger for at meddele emissionstypogodkendelser for køretøjstyper, komponenter og separate tekniske enheder og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere, om fabrikanten opfylder kravene til produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning i overensstemmelse med bilag V.
2. De nationale markedsovervågningsmyndigheder 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 nationale 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.
4. Med virkning fra den 1. juli 2025, 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, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

5. Med virkning fra den 1. juli 2027 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, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.
6. Med virkning fra den 1. juli 2030 skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, 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, brændstof- og 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, 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, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.
8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative og tekniske elementer, der er nødvendige for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere overholdelsen af stk. 1, samt de tekniske elementer, der kræves i forbindelse med markedstilsyn i henhold til stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Artikel 11

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

1. Med virkning fra den 1. juli 2025 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 en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.
2. Med virkning fra den 1. juli 2027 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 eller N₃, 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 nationale godkendende myndigheder kan fortsat meddele udvidelser af EU-emissionstypegodkendelser af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, der er meddelt før denne forordnings anvendelse, på de betingelser, der var gældende på tidspunktet for den oprindelige emissionstypegodkendelse. De nationale myndigheder forbyder salg eller montering på et køretøj af sådanne forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, medmindre de er typegodkendt.

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 fabrikanter af køretøjer korrekt har installeret føreradvarselssystemer for 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. Fabrikantene 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. Procedurerne for emissionstypogodkendelse omfatter prøvninger og kontroller samt anvendelse af alle administrative procedurer og krav til dokumentation, jf. bilag V. For krav anført i bilag V leverer fabrikanten i givet fald en typeattest til den typegodkendende myndighed.
2. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i artikel 4, foretages af fabrikantene og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i artikel 4, kan foretages af Kommissionen og tredjeparter, også som anført i bilag V.
3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypogodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypogodkendelse, prøvningsmetoder,

administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypelogkender, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:

- a) køretøjer i klasse M₁ og N₁
- b) køretøjer i klasse 2, M₃, N₂ og N₃
- c) motorer anvendt i køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og 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
- h) dæktyper med hensyn til deres slidstyrke
- i) andre typer komponenter og deres udskiftningsdele
- j) CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for køretøjer i klasse M₁ og N₁, bestemmelser for OBFCM
- k) CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, energieffektivitet for påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, bestemmelser for OBFCM.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypelogkender, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:

- a) metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige og værste tænkelige RDE-prøvningscyklusser, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner
- b) metoder til bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for et køretøj
- c) metoder, krav og tekniske specifikationer for gearskiftindikatorer
- 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 med henblik på at overvåge graden af dækafslidning
- i) metoder til evaluering af overholdelsen af mindstekrav til batteriers holdbarhed

- j) OBFCM-udstyr, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og trådløs kommunikation 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) kriterier for emissionstypogodkendelser og gennemførelse af særlige regler for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer, jf. artikel 8
- o) metoder til vurdering af, om de køretøjstyper, der er godkendt under betegnelserne i artikel 5, fungerer korrekt
- p) kontrol af overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer
- q) ydeevnekrav til prøvningsudstyr
- r) specifikationer for referencebrændstoffer til prøvning
- s) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier
- t) metoder til måling af dæks slidstyrke
- u) format og data og metoder til trådløs kommunikation for miljøkøretøjspasset (EPV)
- v) administrative krav til og dokumentation for emissionstypogodkendelse
- w) rapporteringsforpligtelser, hvor det er relevant.

Disse gennemførelsesretsakter 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 følgende:
 - a) 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) 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 baseret på den tekniske udvikling
 - d) artikel 5 ved at indføre valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanten.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter som supplement til denne forordning i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at:
- a) fastsætte grænseværdier for bremsepartikelemissioner i bilag I med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)
 - b) fastsætte grænseværdier for dæks slidstyrke for dæktyper i bilag I med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)
 - c) fastsætte mindstekrav til batteriers holdbarhed som fastsat i bilag II med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)
 - d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-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
 - e) 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.

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.

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.

Kapitel VI - Afsluttende bestemmelser

Artikel 19

Ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009

Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli 2025.

Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli 2027.

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.

Artikel 20

Ikrafttræden og anvendelse

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

Den finder anvendelse fra den 1. juli 2025 for køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og fra 1. juli 2027 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 den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanten 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

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

1.4.4. Resultatindikatorer

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

1.5.2. Merværdien ved et EU-tiltag.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

1.7. Planlagt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet samt vurdering af den forventede risiko for fejl

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

- 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
- 3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger*
- 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
- 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
- 3.2.5. Bidrag fra tredjemand*

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

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. 595/2009

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Politikområde: Det indre marked for varer

Klimaindsats: Naturressourcer og miljø

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

☒ **en ny foranstaltning**

☐ **en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁵⁷**

☐ **en forlængelse af en eksisterende foranstaltning**

☐ **en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Forslaget har til formål at bidrage til et generelt mål, som er dobbelt: 1) at sikre et velfungerende indre marked ved at fastsætte mere hensigtsmæssige, omkostningseffektive og fremtidssikrede regler for emissioner fra køretøjer og 2) så hurtigt som muligt at sikre et højt niveau af miljø- og sundhedsbeskyttelse i EU ved yderligere at reducere luftforurenende emissioner fra vejtransport mod nulforurening, som krævet i henhold til handlingsplanen for nulforurening

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål nr. 1: at mindske kompleksiteten af de nuværende Euro-emissionsnormer for at begrænse de administrative omkostninger og fremme en vellykket gennemførelse

Specifikt mål nr. 2: at fastsætte ajourførte grænseværdier for alle relevante luftforurenende stoffer

Specifikt mål nr. 3: at forbedre kontrollen med faktiske emissioner.

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget, der er underlagt Europa-Parlamentets og Rådets rammeforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår typegodkendelses- og markedsovervågningssystemet for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate

⁵⁷

Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

tekniske enheder til sådanne køretøjer, har til formål at harmonisere de tekniske krav med hensyn til emissioner, Det er afgørende for et velfungerende indre marked ud fra dette perspektiv.

Forslaget vil sikre, at luftforurenende emissioner fra lette og tunge køretøjer forbedres og giver forbrugerne fordele med hensyn til luftkvalitet. Dermed bidrager det til at reducere sundheds- og miljøskader. Det vil også styrke den teknologiske position og konkurrenceevnen i EU's værdikæde for bilindustrien. Yderligere sidegevinster er en styrket forbrugertillid til deres køretøjers gode miljøpræstationer. Der kan også forventes en positiv indvirkning på opkvalificering og omskoling af arbejdsstyrken, efterhånden som fremtidssikrede rene teknologier udvikles og anvendes i stigende grad.

1.4.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Følgende indikatorer er blevet identificeret:

1. Antal emissionstypelogkender i henhold til Euro 7 pr. køretøjstype
2. Omkostninger i gennemførelsesfasen og administrative omkostninger pr. emissionstypelogkender
3. Dokumentation for forbedret kontrol med emissioner under alle anvendelsesbetingelser for alle regulerede forurenende stoffer
4. Håndhævelsesomkostninger, herunder omkostninger ved overtrædelser og sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse og overvågningsomkostninger
5. Udviklingen i emissioner i hele køretøjernes levetid som dokumenteret ved passende prøvningskampagner og løbende emissionsovervågning.
6. Årligt antal registrerede køretøjer og andel af teknologier for drivaggregater på vejene i EU som indberettet af medlemsstaterne til det europæiske observatorium for alternative brændstoffer
7. Årlig udvikling i luftforureningens indvirkning på sundheden (dvs. for tidlige dødsfald i forbindelse med eksponering for visse forurenende stoffer) som omhandlet i den årlige rapport fra det europæiske miljøagentur (EEA) om luftkvaliteten i Europa.
8. vejtransportens årlige andel af de forurenende emissioner af visse forurenende stoffer som indberettet til det europæiske miljøagentur af medlemsstaterne i henhold til NECD
9. Årligt antal meddelelser fra medlemsstaterne om hindringer for EU's interne handel med biler, varevogne, lastbiler/busser som følge af tekniske forskrifter pålagt af nationale, regionale eller lokale myndigheder (dvs. forbud af enhver art) i henhold til notifikationsproceduren i direktiv 2015/153.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

Alle nye køretøjer, motorer eller udskiftningsdele i klasse M₁ og N₁, der skal bringes i omsætning på EU-markedet, bør typelogkendes i henhold til denne forordning fra den 1. juli 2025, undtagen for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, for hvilke

gennemførelsesdatoen er den 1. juli 2027. Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående)

Der er behov for at evaluere præstationer for emission af forurenende luftarter og luftkvaliteten for at sikre et velfungerende indre marked.

Faktisk udgør luftkvalitet og præstationer for emission af forurenende luftarter et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved nationale eller lokale foranstaltninger alene. Koordinering af emissionsreduktion og forbedring af emissionspræstationerne skal ske på europæisk plan, og EU's indsats er berettiget ud fra nærhedsprincippet. Selv om initiativer på nationalt, regionalt og lokalt plan kan skabe synergieffekter, er de hver for sig ikke tilstrækkelige. Hvis EU ikke gør en koordineret indsats ved at skærpe normerne for forurenende emissioner, skabes der risiko for markedsfragmentering på grund af de mange forskellige nationale ordninger og forskellige ambitionsniveauer og designparametre.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende)

De enkelte medlemsstater vil også hver for sig repræsentere et marked, der er for lille til at opnå det samme resultatniveau, hvorfor det er nødvendigt med en bred EU-tilgang for at skabe ændringer på sektorplan og sikre stordriftsfordele.

1.5.2. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

Forslaget bygger på eksisterende lovgivning, som har sikret fortsatte reduktioner i emissionen af forurenende stoffer og forbedring af køretøjers og motorers emissionspræstationer i de seneste årtier i Unionen.

1.5.3. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Nærværende forslag er foreneligt med målsætningerne for "Next Generation EU" og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027, som vil bidrage til at gennemføre den grønne og den digitale omstilling, som er EU's mål. Kombinationen af disse rammer vil afhjælpe den økonomiske krise og fremskynde overgangen til en ren og bæredygtig økonomi, idet der skabes sammenhæng mellem strengere miljø- og luftkvalitetskrav og økonomisk vækst.

1.5.4. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoraterne allerede har afsat til foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoraterne. Hvis yderligere bevillinger er nødvendige, kan de tildeles de ansvarlige generaldirektorater i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

☐ Begrænset varighed

- ☐ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

☒ Ubegrænset varighed

- Gennemførelse med en indkøringsperiode fra 2025
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) forvaltningsmetode(r)⁵⁸

☒ Direkte forvaltning ved Kommissionen

- ☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- ☐ i forvaltningsorganerne

☐ Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

☐ Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- ☐ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- ☐ offentligtretlige organer
- ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

Kommissionen agter at sikre gennemførelsen af de pågældende foranstaltninger via direkte central forvaltning gennem sine egne tjenestegrene, herunder teknisk, videnskabelig og logistisk støtte, navnlig via det Fælles Forskningscenter (FFC), med henblik på den tekniske og videnskabelige støtte, der er nødvendig for at udarbejde gennemførelsesforordninger og udføre markedsovervågning, som allerede fastsat i forordning (EF) 2018/858. Markedsovervågningen reguleres allerede gennem passende administrative ordninger, der er

⁵⁸ Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

fastsat og behandlet i forordning (EF) 2018/858, mens der i forbindelse med arbejdet med gennemførelsesforordningerne er fastsat en særskilt administrativ ordning.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Det kræver en omfattende indsamling af data fra forskellige mulige kilder, herunder medlemsstater, bilfabrikanter og nationale godkendende myndigheder, at overvåge virkningsfuldheden af de foreslåede skærpede krav til emissionsreduktioner.

Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer (TCMV) og det forum, der er nedsat i henhold til forordning (EU) 2018/858, vil være platforme til regelmæssigt at drøfte spørgsmål vedrørende gennemførelsen af Euro 7.

Medlemsstaterne skal aflægge rapport til Kommissionen om de sanktioner, de har gennemført i henhold til forordning (EU) 2018/858.

Senest i 2030 underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af typegodkendelsesprocedurerne i denne forordning. På grundlag af disse oplysninger rapporterer Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af den nye forordning.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Forslaget gennemføres under programmet for det indre marked og programmet for miljø- og klimaindsatsen.

Forvaltningsmetode, finansieringsmekanismer, betalingsmetoder og kontrolstrategi er alle omfattet af disse programmer.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Forslaget gennemføres under programmet for det indre marked og programmet for miljø- og klimaindsatsen. Kontroller/risici og afbødende foranstaltninger er omfattet af den eksisterende ramme for intern kontrol.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Dette initiativ medfører ikke nye væsentlige kontroller/risici, som ikke vil være omfattet af en eksisterende intern ramme for kontrol. Ingen specifikke foranstaltninger ud over anvendelsen af finansforordningen påtænkes.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Ud over anvendelsen af finansforordningen til at forebygge svig og uregelmæssigheder vil de skærpede krav til emissionsnormer, der er fastsat i dette forslag, blive ledsaget af øget overvågning af emissioner i hele køretøjets levetid.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer Udgiftsområde 1		fra EFTA-lande ⁶⁰	fra kandidatlande ⁶¹	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
1	[03 02 01 01] Programmet for det indre marked — Det indre marked for varer og tjenesteydelsers funktion og udvikling	OB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3	[09 02 03] Naturressourcer og miljø	OB	JA	NEJ	NEJ	NEJ

⁵⁹ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁶¹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer	1.
---	--------	----

GD: GROW			År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	I ALT 2022-2025	Efterfølgende år
○Aktionsbevillinger								
Budgetpost 03.020101 ⁶²	Forpligtelser	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalinger	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)						
	Betalinger	(2b)						
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁶³								
Budgetpost		3)						
Bevillinger I ALT for GD GROW	Forpligtelser	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalinger	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Ifølge den officielle budgetkontoplan.

⁶³ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

○ Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalinger	5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		6)						
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalinger	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	4)						
	Betalinger	5)						
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		6)						
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Betalinger	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag V til de interne regler), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	I ALT
GD: GROW						
○ Menneskelige ressourcer		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Andre administrationsudgifter		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
I ALT GD GROW	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Betalinger	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År 2022		År 2023		År 2024		År 2025		Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)						I ALT	
	RESULTATER																	
	Type ⁶⁴	Gns ntl. omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 1																		
I ALT																		

⁶⁴

Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:
- i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	------------	------------	------------	------------	---	-------

–

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Andre administrationsudgifter	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Subtotal UDGIFTSOMRÅD E 7 i den flerårige finansielle ramme	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Uden for UDGIFTSOMRÅD E 7⁶⁵ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administrationsu dgifter								
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅD E 7 i den flerårige finansielle ramme								

⁶⁵ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

I ALT	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
--------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer i GD GROW og GD CLIMA

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	Efterfølgende år		
○ Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
○ Eksternt personale (i årsværk) ⁶⁶							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
I ALT	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Forhandling vedrørende forordning, udvikling af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning af emissioner, revision og ajourføring i overensstemmelse med den tekniske udvikling
Eksternt personale	Gennemførelse af analyser og yde støtte og give tekniske input til tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning af emissioner, revision og ajourføring i overensstemmelse med den tekniske udvikling

⁶⁶ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- ☒ kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

Den relevante finansiering er allerede planlagt for 2022 og vil indgå i det planlagte beløb, der også er afsat for 2023. Der er behov for en intern omfordeling af personale som følge af de relevante opgaver i forbindelse med Euro 6/VI-forordningerne.

- ☐ kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- ☐ kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- ☒ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☐ for egne indtægter
 - ☐ for andre indtægter
 - Angiv, om indtægterne er formålsbestemte ☐

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁶⁷						
		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
Artikel								

⁶⁷ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

BILAG

til FINANSIERINGSOVERSIGTEN

Forslagets/initiativets navn

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra motorkøretøjer (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

- 3. PERSONALEBEHOV OG PERSONALEOMKOSTNINGER
- 4. ANDRE ADMINISTRATIONSUDGIFTER
- 5. ADMINISTRATIVE OMKOSTNINGER I ALT
- 6. ANVENDTE METODER TIL BEREGNING AF OMKOSTNINGSOVERSLAG
 - 6.1. Menneskelige ressourcer
 - 6.2. Andre administrationsudgifter

7. Udgifter til menneskelige ressourcer, der anses for nødvendige for GD GROW og GD CLIMA

☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		I ALT	
		Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger
○ Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)																	
20 01 02 01 — i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 — EU- delegationer	AD																
	AST																
○ Eksternt personale ⁶⁸																	
20 02 01 og 20 02 02 — Eksternt personale — i hovedsædet og Kommissionens repræsentationskontorer	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	UNE																
	INT																
20 02 03 — Eksternt personale — EU- delegationer	AC																
	LA																

⁶⁸

KA: kontraktansatte LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

	UNE																
	INT																
	JED																
Andre budgetposter relateret til menneskelige ressourcer (skal angives)																	
Subtotal HR — UDGIFTSOMRÅDE 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		I ALT	
		Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger	Årsværk	Bevillinger
○ Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)																	
01 01 01 01 Indirekte forskning ⁶⁹ 01 01 01 11 Direkte forskning Andet (angiv nærmere)	AD																
	AST																
○ Eksternt personale ⁷⁰																	
Eksternt	- i	AC															

69

Vælg den relevante budgetpost, eller angiv om nødvendigt en anden. Hvis der er tale om flere budgetposter, bør personalet differentieres efter hver af de pågældende budgetposter.

70

KA: kontraktansatte LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

personale finansieret over aktionsbevillinger (tidligere BA-poster).	hovedsædet	UNE															
		INT															
	- I EU-delegationer	AC															
		LA															
		UNE															
		INT															
		JED															
01 01 01 02 Indirekte forskning 01 01 01 12 Direkte forskning Andet (angiv nærmere) ⁷¹	AC																
	UNE																
	INT																
Andre budgetposter relateret til menneskelige ressourcer (<i>skal angives</i>)																	
Subtotal menneskelige ressourcer – uden for UDGIFTSOMRÅDE 7																	
Menneskelige ressourcer i alt (alle FFR-udgiftsområder)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁷¹ Vælg den relevante budgetpost, eller angiv om nødvendigt en anden. Hvis der er tale om flere budgetposter, bør personalet differentieres efter hver af de pågældende budgetposter.

8. Udgifter til menneskelige ressourcer, der anses for nødvendige for GD GROW og GD CLIMA

☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
I hovedsædet eller inden for EU's område:								
20 02 06 01 — Udgifter til tjenesterejser og repræsentation	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 — Udgifter til konferencer og møder								
20 02 06 03 - Udvalg ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 — Undersøgelser og konsultationer								
20 04 — IT-udgifter (institutionelle) ⁷³								
Andre budgetposter ikke relateret til menneskelige ressourcer (<i>angives hvis relevant</i>)								
I EU-delegationer								
20 02 07 01 — Tjenesterejser, konferencer og repræsentation								

⁷² Angiv, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe udvalget tilhører.

⁷³ Udtalelse fra GD DIGIT — et IT-investeringssteam er nødvendigt (se retningslinjerne for finansiering af IT, C(2020) 6126 final af 10.9.2020, s. 7).

20 02 07 02 — Efteruddannelse								
20 03 05 — Infrastruktur og logistik								
Andre budgetposter ikke relateret til menneskelige ressourcer (angives hvis relevant)								
Subtotal andre — UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

i mio. EUR (tre decimaler)

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Udgifter til teknisk og administrativ bistand (omfatter ikke eksternt personale) finansieret over aktionsbevillinger (tidligere BA-poster):								
- i hovedsædet								
- I EU-delegationer								
Andre forskningsrelaterede administrationsudgifter								
Policy-IT-udgifter til operationelle programmer ⁷⁴								
Institutionelle IT-udgifter til operationelle programmer ⁷⁵								

⁷⁴ Udtalelse fra GD DIGIT — et IT-investeringsteam er nødvendigt (se retningslinjerne for finansiering af IT, C(2020) 6126 final af 10.9.2020, s. 7).

⁷⁵ Denne post omfatter lokale administrative systemer og bidrag til samfinansiering af institutionelle IT-systemer (se retningslinjerne for IT-finansiering, C(2020) 6126 final af 10.9.2020).

Andre budgetposter ikke relateret til menneskelige ressourcer (<i>angives hvis relevant</i>)								
Subtotal andre — Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								
Andre administrationsudgifter i alt (alle FFR-udgiftsområder)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. Administrative omkostninger i alt for GD GROW og GD CLIMA (alle udgiftsområder FFR)

i mio. EUR (tre decimaler)

Resumé	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Udgiftsområde 7 — Menneskelige ressourcer	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Udgiftsområde 7 — Andre administrationsudgifter	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Subtotal udgiftsområde 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Uden for udgiftsområde 7 — Menneskelige ressourcer								
Uden for udgiftsområde 7 — Andre administrationsudgifter								
Subtotal andre udgiftsområder								
I ALT UDGIFTSOMRÅDE 7 og Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Administrationsbevillingerne vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som GD'et allerede har afsat til forvaltningen af aktionen, og/eller ved omfordeling, hvortil kommer de eventuelle yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

10. Anvendte metoder til beregning af omkostningsoverslag

10.1. Menneskelige ressourcer

Denne del beskriver beregningsmetoden til vurdering af de menneskelige ressourcer, der anses for at være nødvendige (forventet arbejdsbyrde, herunder særlige job (Sysper 2 work profiles), personalekategorier og de tilsvarende gennemsnitlige omkostninger)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme
NB: De gennemsnitlige omkostninger for hver personalekategori i hovedsædet kan ses på BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/DA/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
☐ Tjenestemænd og midlertidigt ansatte <u>10,5 årsværk i 2022 til forberedelse af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning for emissioner, revision, rapportering og ajourføring</u> <u>12 årsværk i 2023 til forberedelse af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning for emissioner, revision, rapportering og ajourføring</u> <u>11 årsværk i 2024-2025 til opfølgning på delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning for emissioner, revision, rapportering og ajourføring</u> <u>6,5 årsværk i 2026-2028 til opfølgning på delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning for emissioner, revision, rapportering og ajourføring</u>
☐ Eksternt personale <u>1 årsværk i 2022-2023 til støtte til forberedelse af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, tilrettelæggelse af og tilsyn med markedsovervågning for emissioner, revision, rapportering og ajourføring</u>

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme

☐ Kun stillinger finansieret over forskningsbudgettet

☐ Eksternt personale

10.2. Andre administrationsudgifter

*Oplys nærmere om den beregningsmetode, der anvendes for hver budgetpost,
herunder de underliggende antagelser (f.eks. antal møder om året, gennemsnitlige omkostninger m.v.)*

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme

Ca. 12 tjenesterejser i medlemsstaterne i 2022-2028.

Omkring 3 mødedage om året i perioden 2022-2024 (TCMV og forummøder)

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme