

Bruxelles, den 19. december 2025  
(OR. en)

17050/25

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2025/0422 (COD)**

---

---

**SIMPL 218  
ANTICI 220  
MI 1084  
TRANS 664  
ENV 1432  
ENT 296  
SOC 860  
CODEC 2186**

## **FORSLAG**

---

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	17. december 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.:	COM(2025) 993 final
-----------------	---------------------

---

Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 og (EU) 2024/1257 for så vidt angår forenkling af tekniske krav og prøvningsprocedurer for motorkøretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 70/157/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 540/2014
--------	---

---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2025) 993 final.

---

Bilag: COM(2025) 993 final



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 16.12.2025  
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 og (EU) 2024/1257 for så vidt angår forenkling af tekniske krav og prøvningsprocedurer for motorkøretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 70/157/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 540/2014**

{SWD(2025) 1056 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### • Forslagets begrundelse og formål

Bilindustriens værdikæde er en bærende søjle i EU's økonomi og tegner sig for 589,3 mia. EUR og 3,7 % af den samlede værditilvækst i Europas BNP og beskæftiger direkte 10,6 millioner europæere<sup>1</sup>.

I et stadig mere uforudsigeligt handelsmiljø er det afgørende at opretholde en robust og konkurrencedygtig bilindustri for at beskytte EU's strategiske autonomi og globale økonomiske stilling.

Analysen i de nylige rapporter på højt niveau fra Enrico Letta og Mario Draghi<sup>2</sup> placerede reduktion af de reguleringsmæssige byrder og forenkling af EU-lovgivningen blandt de øverste prioriteter. Selv om de eksisterende lovgivningsmæssige rammer skaber forudsigelighed og bidrager til at nå vores fælles mål for den offentlige politik, bør de dog ikke pålægge industrien unødige byrder og omkostninger. Repræsentanter for EU's bilindustri har for nylig fremhævet, at et stort antal love<sup>3</sup> skal overholdes af europæiske bilfabrikanter frem til 2030, hvilket i visse tilfælde resulterer i forsknings- og udviklingsomkostninger på op til 25 %<sup>4</sup>.

I sine politiske retningslinjer for Europa-Kommissionen 2024-2029<sup>5</sup> skitserede kommissionsformand Ursula von der Leyen en vision med fokus på bæredygtig velstand og styrkelse af konkurrenceevnen i hele Europa og understregede behovet for lettere og hurtigere at kunne drive virksomhed. Dette er blevet yderligere skitseret med vedtagelsen af konkurrenceevnekompasset i januar 2025<sup>6</sup> efterfulgt af aftalen om ren industri i februar 2025<sup>7</sup> og meddelelsen om gennemførelse og forenkling "Et enklere og hurtigere Europa"<sup>8</sup>. En strømlinet lovgivningsmæssig ramme med en reduceret administrativ byrde blev nævnt som en af grundpillerne i denne nye køreplan for konkurrenceevne.

---

<sup>1</sup> Tal baseret på data fra Eurostat FIGARO: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

<sup>2</sup> Draghi-rapporten om EU's konkurrenceevne [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_da](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_da).

<sup>3</sup> ACEA's forslag til et forenklet regelsæt <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

<sup>4</sup> ACEA's politiske oplæg "EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport" <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

<sup>5</sup> Politiske retningslinjer 2024-2029 [https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029\\_da](https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_da).

<sup>6</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Et konkurrenceevnekompas for EU (COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>).

<sup>7</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne (COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52025DC0085>).

<sup>8</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Et enklere og hurtigere Europa: Meddelelse om gennemførelse og forenkling (COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex:52025DC0047>).

I overensstemmelse med denne forenklingdagsorden blev det i industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri<sup>9</sup>, der blev vedtaget i marts 2025, anført, at Kommissionen i samråd med interessenterne ville udvikle en lovgivningsmæssig forenklingsspakke for bilindustrien ved at forbedre sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav. Det blev også anført, at når Kommissionen fremsætter nye lovgivningsforslag, har den til hensigt at give industrien tilstrækkelig tid til at kunne tage hensyn til disse nye lovgivningsmæssige krav til motorkøretøjer i produktudviklingsprocessen. Denne forenklingdagsorden er særlig vigtig i lyset af den stigende kompleksitet, som er forbundet med køretøjsudvikling og -arkitektur, herunder software, AI-modeller og øget autonomi.

I forlængelse af ovennævnte tilsagn vil omnibuspakken for bilindustrien forenkle og strømlinise visse bestemmelser og procedurer i følgende retsakter for at nå følgende specifikke mål:

- Fjernelse af lovgivningsmæssige hindringer for udbredelsen af elektriske lette erhvervskøretøjer

Elektriske lette erhvervskøretøjer er tungere på grund af vægten af deres batteri. Selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som et let erhvervskøretøj med en forbrændingsmotor med en størst tilladt totalvægt på under 3,5 ton, er de omfattet af reglerne om køre- og hviletider, som kræver installation og anvendelse af en takograf til erhvervskøretøjer med en størst tilladt totalvægt på over 3,5 ton, samt kravet om at være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger. Disse krav gør sådanne elektriske lette køretøjer med en masse på over 3,5 ton mindre attraktive for kunderne, hvoraf mange er SMV'er og mikrovirksomheder, på grund af de omkostninger, der er forbundet med at installere og anvende en takograf<sup>10</sup> og en hastighedsbegrænsende anordning. En sådan yderligere byrde hæmmer udbredelsen af elektriske varevogne sammenlignet med lignende varevogne med forbrændingsmotor, hvilket derfor også kan gøre det vanskeligere for køretøjsfabrikanterne at nå CO<sub>2</sub>-emissionsmålene for lette erhvervskøretøjer.

Dette spørgsmål er også blevet anerkendt og taget i betragtning i den nylige revision af EU's kørekortdirektiv<sup>11</sup>, hvorved et kategori B-kørekort vil være gyldigt to år efter, at det blev udstedt for første gang, til køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton, men ikke over 4,25 ton.

**Forordning (EF) nr. 561/2006<sup>12</sup>:** Denne forordning fastsætter bestemmelser om køretid, pauser og hviletid for førere af køretøjer, der udfører godstransport ad vej, og for førere, der udfører personbefordring ad vej, med henblik på at sikre fair konkurrence mellem vejtransportvirksomheder, forbedre førernes arbejdsvilkår og bidrage til trafikikkerheden.

---

<sup>9</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri (COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

<sup>10</sup> Takografen er den anordning, som registrerer køretid, pauser og hviletid såvel som perioder med andet arbejde og rådighedstid for førere, der udfører godstransport og personbefordring ad vej.

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2025/2205 af 22. oktober 2025 om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 (EUT L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

Den vigtigste anordning til kontrol af køre- og hviletider er takografen. Installering, konstruktion og anvendelse af takografen er reguleret ved forordning (EU) nr. 165/2014<sup>13</sup>.

**Forordning (EU) 2019/2144<sup>14</sup>:** Denne forordning, også kaldet forordningen om køretøjers generelle sikkerhed, fastsætter EU-sikkerhedskrav til køretøjstypegodkendelser, herunder krav, der tager hånd om de særlige forhold, der gør sig gældende for bløde trafikanter såsom fodgængere og cyklister. Den omfatter også kravet om, at køretøjer i klasse N<sub>2</sub><sup>15</sup> skal være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger.

- Reduktion af tilpasningsomkostningerne i forbindelse med Euro 7-emissionsprøvninger

I artikel 14, stk. 7, i Euro 7-forordningen (forordning (EU) 2024/1257<sup>16</sup>) fastsættes det, at metoderne til måling af forurenende emissioner skal afspejle dem, der er fastsat i forordning (EU) 2017/1151<sup>17</sup> (dvs. Euro 6). Mens der i Euro 6 blev fastsat specifikke og betydeligt højere emissionsgrænser for en laboratorieprøvning ved lav temperatur, indeholder Euro 7-forordningen imidlertid ikke særlige emissionsgrænser for denne specifikke prøvningsprocedure. Kravet om at overholde de generelle emissionsgrænser under en sådan laboratorieprøvning ved lav temperatur er i strid med hensigten med artikel 14, stk. 7, og vil øge regelbyrden for køretøjsfabrikanter og nationale typegodkendende myndigheder uden nogen fordele for miljøpræstationerne.

---

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

<sup>14</sup> 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, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>15</sup> Defineret i artikel 4, stk. 1, litra b), nr. ii), i forordning (EU) 2018/858: motorkøretøjer med en totalmasse på over 3,5 ton, men højst 12 ton.

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 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), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>17</sup> Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

Desuden kræves det i bilag V til Euro 7-forordningen, at der i forbindelse med typegodkendelsen foretages motorprøvninger for tunge køretøjer pr. køretøjstype. Dette krav vil medføre en unødvendig administrativ og reguleringsmæssig byrde ved at forøge antallet af prøvninger uden at give yderligere miljømæssige fordele. Dette er ikke i overensstemmelse med fælleslovgivernes hensigt om at styrke emissionsgrænserne for tunge køretøjer, samtidig med at de etablerede prøvningsmetoder i Euro 6-forordningen bevares.

Endelig er Euro 7-forordningen ikke specifik med hensyn til metoderne til behandling af data fra egenmålingssystemer (OBM-systemer) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordninger) i Euro 7-køretøjer, hvilket kan føre til ikkeharmoniserede, ineffektive tilgange, der vil øge omkostningerne for køretøjsfabrikanter og myndigheder.

**Forordning (EU) 2024/1257:** Denne forordning, også kaldet Euro 7, omfatter typegodkendelse af køretøjer, motorer og relaterede systemer og komponenter med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed. Den indfører også foranstaltninger til ombordovervågning af emissioner, batteriers ydeevne og emissionspræstationer i hele et køretøjs levetid.

- Forbedring af sammenhængen og undgåelse af markedsfragmentering (støj, køretøjers interoperabilitet med opladningsinfrastruktur og -net)

Forordning (EF) nr. 540/2014<sup>18</sup> fastsætter obligatoriske grænseværdier for støj for forskellige køretøjsklasser og udvikling af akustiske køretøjsvarslingssystemer (AVAS-systemer) til elektriske køretøjer. Samtidig anerkendes ved forordningen om EU-typegodkendelse af motorkøretøjer overensstemmelse med FN-regulativerne om støj og AVAS som et alternativ. Da forordning (EF) nr. 540/2014 ikke omfatter en mekanisme til ajourføring af kravene i overensstemmelse med udviklingen i FN, har dette skabt et parallelt sæt regler for opnåelse af typegodkendelse af motorkøretøjer med potentielle smuthuller og uoverensstemmelser for bilindustrien, de nationale typegodkendelses- og markedsovervågningsmyndigheder.

**Forordning (EF) nr. 540/2014:** Forordning (EF) nr. 540/2014 har til formål at dæmpe de største støjkluder fra motorkøretøjer. Forordningen fastsætter grænseværdier for støj for de forskellige køretøjsklasser og indfører regler om mærkning og forbrugeroplysning og udvikling af akustiske køretøjsvarslingssystemer (AVAS-systemer) til elektriske køretøjer.

Da batteridrevne elkøretøjer er under hurtig teknologisk udvikling, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastrukturen og elnettet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering af visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (forordning (EU) 2016/1388<sup>19</sup> og

---

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF (EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

<sup>19</sup> Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

forordning (EU) 2016/631<sup>20</sup>). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjs harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil disse køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. Af disse grunde bør Kommissionen tillægges beføjelser inden for rammerne af forordning (EU) 2018/858<sup>21</sup>.

**Forordning (EU) 2018/858:** er den overordnede ramme, der fastsætter EU-dækkende regler om tekniske krav og procedurer for at sikre, at nye typer motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er i overensstemmelse med Unionens krav til sikkerhed og miljøbeskyttelse. Den har til formål at øge kvaliteten og uafhængigheden af typegodkendelse af køretøjer.

- Fremskyndelse af udbredelsen af små elektriske køretøjer til overkommelige priser

Der er i øjeblikket mangel på små elektriske køretøjer til overkommelige priser på det europæiske marked. A- og B-segmenterne har tilsammen mistet 1,6 mio. i salgsmængde i forhold til 2019, og i 2024 var 70 % af salget af nye batteridrevne køretøjer store biler (E- og F-segmentet) og SUV'er<sup>22</sup>. Dette hænger sammen med en generel tendens til stigende priser på køretøjer i hele EU, hvilket gradvist skubber individuelt ejerskab af køretøjer uden for rækkevidde for mange husholdninger i middelklassen. Derfor bebudede Kommissionens formand i september 2025 et initiativ vedrørende små biler til overkommelige priser, der har til formål at stimulere markedet for små elektriske køretøjer. Dette vil kræve målrettede lovgivningsmæssige foranstaltninger. Kommissionen vil bestræbe sig på at fastfryse nye krav i 10 år og foreslå målrettede incitamer i CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for små elektriske køretøjer. Initiativet kan også føre til skattemæssige (f.eks. støtteordninger) og ikkeskattemæssige incitamer (f.eks. reserverede parkeringspladser), der er forenelige med statsstøttereglerne, hvor det er relevant. Med henblik herpå er det nødvendigt at tilføje en definition af en lille elbil i lovgivningen om motorkøretøjer, som kan anvendes til målrettede foranstaltninger i EU-lovgivningen og i medlemsstaterne. Dette vil medføre forenkling for virksomhederne, styrke forretningsgrundlaget for at udvikle små elbiler til overkommelige priser på rentabel vis i Europa og sænke prisen for forbrugerne.

Dette forslag er kun et første skridt i retning af at gennemføre forenklingens dagsordenen for den europæiske bilindustri. Det omfatter kun et begrænset antal målrettede, men effektive forenklingens foranstaltninger. Flere interessenter har rejst andre spørgsmål vedrørende forenkling af de lovgivningsmæssige rammer for bilindustrien, som ikke behandles i denne omnibus, men som vil blive taget i betragtning i forbindelse med den videre udvikling og gennemførelse af lovgivningen om motorkøretøjer. Som led i høringerne af interessenter

---

<sup>20</sup> Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631>).

<sup>21</sup> 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

<sup>22</sup> "Køretøjssegmenter" henviser til en uformel størrelsesopdeling, der er almindeligt anvendt på det europæiske marked. Segment A: minibiler (f.eks. meget små bybiler). Segment B: små biler/superminier. Segment C: nedre mellemklassebiler/kompaktbiler. Segment D: øvre mellemklassebiler/mellemstore biler. Segment E: store biler. Segment F: luksuskøretøjer/flagskibsmodeller. Disse kategorier er beskrivende konventioner snarere end retligt definerede klasser.

havde Association of European Automotive Manufacturers (ACEA) opført ca. 130 kommende retsakter, der påvirker bilindustrien<sup>23</sup>.

Denne liste fra ACEA omfatter imidlertid næsten 70 ajourføringer af FN-regulativer, som ikke alle er obligatoriske i EU-lovgivningen på nuværende tidspunkt. Blandt disse har Europa-Kommissionen identificeret ca. 40 ændringer af eksisterende FN-regulativer eller nye FN-regulativer, som Kommissionen vil udsætte eller ikke vedtage i EU.

Desuden vil forenklingsdagsordenen blive baseret på følgende generelle principper:

#### Opdeling af lovgivningsmæssige krav i partier

Kommissionen kan opdele nye motorkøretøjsspecifikke lovgivningsmæssige krav, når den fastsætter obligatoriske anvendelsesdatoer i afledt ret, medmindre lovgiveren har fastsat en anden dato i retsakt. Der vil således blive fastsat en unik "overholdelsesdato for bilindustrien", hvilket vil lette overholdelsen af lovgivningen for virksomhederne.

Desuden vil Kommissionen, i det omfang det er juridisk muligt, sikre, at kravene til bilindustrien fra lovgivning, der ikke er specifik for bilindustrien, træder i kraft på "datoen for overholdelse af kravene til bilindustrien".

#### Tilstrækkelig tid til industriens omstilling

I industrihandlingsplanen for EU's bilindustri har Kommissionen forpligtet sig til, når den fremsætter lovgivningsforslag, at give industrien tilstrækkelig tid til at indarbejde sådanne nye lovgivningsmæssige krav i produktudviklingsprocessen. Dette er et generelt princip, som Kommissionen er rede til at overholde, men det kan ikke gøres til et lovkrav i en omnibusretsakt.

#### Anvendelsesområde for nye lovkrav

I motorkøretøjsspecifik lovgivning er der altid forskellige anvendelsesdatoer for nye køretøjstyper og for alle nye køretøjer (dvs. for eksisterende køretøjstyper) for at tage hensyn til behovet for omlægning. I visse tilfælde, f.eks. eCall-forordningen, er der kun fastsat krav til nye køretøjstyper. Beslutningen om ikke at regulere eksisterende køretøjstyper skal træffes fra sag til sag under hensyntagen til omkostningerne ved at ombygge eksisterende køretøjstyper, hvilket kan have stor indvirkning på små biler med lavere margener og fordelene ved de nye lovgivningsmæssige krav.

#### Forenkling af rammelovgivningen om typegodkendelser

Med den stigende innovationshastighed i industrien, navnlig tendenser inden for automatiseret kørsel og softwareopdateringer, er det hensigtsmæssigt at vurdere forenklingspotentialet i EU's rammelovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer. Reguleringsmæssig kompleksitet kan være en hindring for EU's fabrikker i den globale konkurrence med fabrikker fra andre jurisdiktioner.

---

<sup>23</sup> REACH-forordningen, forordningen om klassificering, mærkning og emballering af stoffer og blandinger, forordningen om persistente organiske miljøgifte, batteriforordningen, direktivet om vedvarende energi, dataforordningen, forordningen om fluorholdige drivhusgasser, direktivet om begrænsning af anvendelsen af visse farlige stoffer, retsakt om kritiske råstoffer, forordningen om europæiske bæredygtige produkter, radioudstyrsdirektivet, lavspændingsdirektivet, direktivet om elektromagnetisk kompatibilitet, direktivet om pyrotekniske artikler, forordningen om alternativt drivmidler, forordningen om kunstig intelligens, forordningen om markedsovervågning, direktivet om trykbærende udstyr, direktivet om trykbeholdere, direktivet om transportabelt trykbærende udstyr, direktivet om intelligente transportsystemer, netreglerne om nettilslutninger, forordningen om cyberrobusthed, maskinforordningen, direktivet om teknisk kontrol.

I 2026 vil Kommissionen foretage en evaluering af rammeforordningen om typegodkendelse af motorkøretøjer, forordning (EU) 2018/858. Dette vil bidrage til at vurdere potentialet for at reducere prøvnings- og indberetningsomkostningerne for bilindustrien. En foreløbig analyse foretaget af Kommissionens tjenestegrene har indikeret, at antallet af laboratorieprøvninger under typegodkendelsen kan reduceres ved at anvende flere virtuelle prøvninger og ved at anvende risikovurderingspraksis til at vurdere, hvordan forudgående prøvninger bedst kan kombineres med overvågning efter ibrugtagning (som allerede anvendt i Euro 7-forordningen, hvor lettere forudgående prøvninger suppleres af ombordovervågning af emissionspræstationer).

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

Forslaget er en del af en pakke af foranstaltninger vedrørende den europæiske bilindustri konkurrenceevne. Det har til formål at reducere de administrative omkostninger og tilpasningsomkostningerne for industrien for at sikre et velfungerende indre marked for motorkøretøjer, samtidig med at det høje niveau for sikkerhed og miljøpræstationer, der er fastsat i de lovgivningsmæssige rammer, opretholdes.

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

Dette initiativ bidrager til at forenkle de lovgivningsmæssige rammer for bilindustrien som bebudet i **industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri**. Sammen med revisionen af CO<sub>2</sub>-præstationerne for biler og varevogne, dekarboniseringen af virksomhedsflåder og batteriboosterpakken er initiativet en del af en bilpakke for at styrke konkurrenceevnen i EU's bilindustri i forbindelse med omstillingen til nulemissionsmobilitet.

I overensstemmelse med handlingsplanen forbedrer dette initiativ sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav. Den gennemfører målene i forenklingsdagsordenen og strategien for det indre marked for bilindustrien. Forenklingsforanstaltningerne påvirker ikke de politiske mål, der ligger til grund for de relevante forordninger. Foranstaltningerne bidrager til dekarboniseringen af bilindustrien ved at fjerne lovgivningsmæssige hindringer for udbredelsen af elektriske lette erhvervskøretøjer i overensstemmelse med CO<sub>2</sub>-præstationerne for biler og varevogne. Forenklingsforanstaltningerne påvirker ikke køretøjernes miljøpræstationer og er i fuld overensstemmelse med miljømålene om at reducere luftforurening og omgivende støj fra motorkøretøjer. Forenklingsforanstaltningerne reducerer ikke køretøjernes sikkerhed og er i fuld overensstemmelse med EU's politikker for trafiksikkerhed.

Desuden indeholder den digitale omnibuspakke<sup>24</sup> tekniske ændringer af den digitale lovgivning vedrørende bilindustrien, herunder, men ikke begrænset til, anvendelse af bestemmelser om højrisiko-AI, resterende behandling af personoplysninger i særlige kategorier til træning, prøvning og drift af AI og konsolidering af bestemmelser i EU's datalovgivning.

---

<sup>24</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 og direktiv 2002/58/EF, (EU) 2022/2555 og (EU) 2022/2557 for så vidt angår forenkling af den digitale lovgivningsmæssige ramme og om ophævelse af forordning (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 og direktiv (EU) 2019/1024 (digital omnibus) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

## 2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 91 og 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde i overensstemmelse med det oprindelige retsgrundlag for vedtagelsen af de sektorspecifikke rammer, som dette forslag har til formål at ændre.

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

De forordninger, der skal ændres, er EU-retsakter. Derfor skal ændringer af disse forordninger foretages på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Initiativet går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene om forenkling og reduktion af byrder uden at sænke niveauet for beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet.

- **Valg af instrument**

Dette forslag ændrer forordninger, der er vedtaget efter den almindelige lovgivningsprocedure, og derfor skal ændringerne af disse forordninger vedtages ved en forordning efter den almindelige lovgivningsprocedure.

## 3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant.

- **Høringer af interessenter**

I forbindelse med den strategiske dialog om fremtiden for den europæiske bilindustri i januar 2025 og den offentlige høring om fremtiden for den europæiske bilindustri<sup>25</sup> påpegede industriens ledere behovet for en forenkling af de lovgivningsmæssige rammer. Efterfølgende indsamlede Kommissionen industriens og andre interessenters perspektiver i forskellige bilaterale udvekslinger, gennem skriftlige lovgivningsmæssige foreklingsforslag fra interessenter og på et møde med arbejdsgruppen om motorkøretøjer<sup>26</sup>. Forskellige forslag til forenkling eller præcisering af visse bestemmelser i bilrelateret lovgivning og fjernelse af den unødvendige administrative byrde, der følger af disse bestemmelser, kom frem gennem disse input fra interessenter.

Den 14. oktober 2025 iværksatte Europa-Kommissionen en målrettet høring af interessenter i form af en onlineundersøgelse med henblik på at indsamle feedback om en foreløbig liste over ændringer af eksisterende bilforordninger. Denne undersøgelse blev sendt ud til over 130 interessenter (hvoraf 68 svarede) i bilindustrien, herunder køretøjsfabrikanter, komponentfabrikanter i bilindustrien, industrisammenslutninger, NGO'er, flådeoperatører, nationale typegodkendelsesmyndigheder, markedsovervågningsmyndigheder og andre relevante nationale myndigheder. Interessenterne blev opfordret til at tilkendegive deres synspunkter om en foreløbig liste over ændringer, dvs. om de forventer, at foranstaltningerne

---

<sup>25</sup> Offentlig høring om fremtiden for den europæiske bilindustri [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_en).

<sup>26</sup> Kommissionens ekspertgruppe med repræsentanter for medlemsstaterne og en bred vifte af interessenter fra bilindustrien og civilsamfundet.

får en positiv, neutral eller negativ økonomisk, social eller miljømæssig indvirkning og en indvirkning på den reguleringsmæssige byrde. Desuden modtog Kommissionen flere holdningsdokumenter fra interessenter med yderligere forslag, data og omkostningsoverslag, som er blevet taget i betragtning ved udarbejdelsen af nærværende forslag.

På tværs af alle interessentgrupper var der stærk støtte til de foreslåede foranstaltninger.

- **Konsekvensanalyse**

I betragtning af behovet for hurtigst muligt at fremsætte et forslag til løsning af de konstaterede problemer med henblik på at mindske den administrative byrde for virksomheder og myndigheder har det ikke været muligt at udarbejde en konsekvensanalyse.

I overensstemmelse med principperne om bedre regulering ledsages dette forslag imidlertid af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der indeholder en analyse af virkningerne af de foreslåede foranstaltninger på grundlag af eksisterende data og oplysninger, der er indsamlet under den målrettede høring af interessenter og via skriftlige input fra interessenter.

På grundlag af de foreliggende oplysninger forventes det, at ændringerne vil medføre betydelige årlige omkostningsbesparelser på 706 mio. EUR for industrien, herunder små og mellemstore virksomheder, borgerne og myndighederne.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette forslag er en del af Europa-Kommissionens tilsagn om at lette den reguleringsmæssige byrde for borgere, virksomheder og myndigheder i EU for at styrke EU's velstand og modstandsdygtighed. Forslaget har derfor til formål at forenkle bestemmelserne i den bilrelaterede lovgivning og reducere unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder som nedfældet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder<sup>27</sup> og de principper, der er anerkendt derved. Reduktionen af den administrative byrde for virksomheder skulle kunne medføre samfundsmæssige gevinster i form af øget velstand, beskæftigelse og innovation. Samtidig har forslaget til formål at sikre et højt niveau for miljøets beskyttelse og køretøjernes sikkerhed.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Dette initiativ vil ikke medføre yderligere omkostninger for Kommissionen.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

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

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og anvendelsen af nye bestemmelser og overholdelsen af disse. Desuden er de forordninger, der skal ændres ved dette forslag, genstand for regelmæssig evaluering af deres effektivitet, virkningsfuldhed, relevans, sammenhæng og merværdi i overensstemmelse med principperne om bedre regulering. Dette forslag omfatter ikke krav om en gennemførelsesplan.

---

<sup>27</sup> EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/char\\_2012/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj).

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Foreslåede ændringer af **forordning (EF) nr. 561/2006**: Den første foreslåede ændring går ud på at give medlemsstaterne mulighed for at fritage elektriske varevogne i klasse N<sub>2</sub><sup>28</sup> med en tilladt totalmasse på over 3,5 ton, men ikke over 4,25 ton, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport, fra forpligtelsen til at installere intelligente takografer for at stille dem på lige fod med tilsvarende modeller, der kører på fossile brændstoffer, dieselvarevogne i klasse N<sub>1</sub><sup>29</sup>.

Den vigtigste forventede virkning af den foreslåede foranstaltning er reducerede omkostninger for virksomheder, navnlig SMV'er, der er de primære brugere/købere af sådanne varevogne, og som ikke længere vil skulle installere intelligente takografer til den pågældende type elektrisk varevogn. Desuden vil fjernelsen af takografen også medføre en reduktion af den administrative byrde og de administrative omkostninger for de virksomheder og førere, der ikke længere vil skulle downloade takografdata (2-4 timer om måneden). Desuden vil lige konkurrencevilkår mellem dieselvarevogne i klasse N<sub>1</sub> og elektriske varevogne i klasse N<sub>2</sub> gennem lavere priser for sidstnævnte bidrage til at stimulere udbredelsen af sådanne elektriske varevogne.

Campingbiler eller vogntog på over 7,5 ton er også omfattet af køre- og hviletidsreglerne og af installationen og anvendelsen af takografen.

I sag C-666/21 ved Den Europæiske Unions Domstol<sup>30</sup> hævdede en borger, at forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 ikke er rettet mod ikke-erhvervsmæssige brugere, og at sådanne køretøjer ikke bør betragtes som erhvervsmæssig transport. Domstolen fastslog imidlertid, at sådanne regler kunne finde anvendelse på ikkeerhvervsmæssige brugere med køretøjer på over 7,5 ton. Domstolen fastslog navnlig, at "*begrebet "godstransport" [...] omfatter vejtransport udført af et køretøj med en største tilladt totalvægt som omhandlet i artikel 4, litra m), i forordning nr. 561/2006, som ændret, der overstiger 7,5 ton, herunder når køretøjet er indrettet til ikke blot at tjene som midlertidig privat beboelse, men også til lastning af gods til ikke-kommercielle formål, uden at køretøjets lastkapacitet og den kategori, hvorunder køretøjet er opført i det nationale vejtrafikregister, har nogen betydning i denne henseende*".

For at præcisere den retlige ramme for det særlige tilfælde med campingbiler med en største tilladt totalvægt på over 7,5 ton, der anvendes til private formål, og for at skabe juridisk klarhed for fabrikanter og købere af sådanne køretøjer består den anden foreslåede ændring i at tilføje et nyt litra s) til artikel 13 i forordning (EF) nr. 561/2006, som vil gøre det muligt for medlemsstaterne at fritage campingbiler fra reglerne om køre- og hviletid og om takografen. Desuden vil den planlagte fritagelse for takografforpligtelsen for disse køretøjer medføre lavere omkostninger og større tillid for førerne, som anvender campingbiler til fritidsformål.

Foreslåede ændringer af **forordning (EU) 2019/2144**: Den foreslåede ændring går ud på at fritage elektriske varevogne i klasse N<sub>2</sub> med en størst tilladt totalvægt på over 3,5 ton og under 4,25 fra forpligtelsen til at være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger og dermed ligestille dem med tilsvarende modeller, der kører på fossile brændstoffer, dieselvarevogne i klasse N<sub>1</sub>.

---

<sup>28</sup> I henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), nr. ii), i forordning (EU) 2018/858 defineres køretøjer i klasse N<sub>2</sub> som: motorkøretøjer med en totalmasse på over 3,5 ton, men højst 12 ton.

<sup>29</sup> I henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), i forordning (EU) 2018/858 defineres køretøjer i klasse N<sub>1</sub> som: motorkøretøjer med en totalmasse på højst 3,5 ton.

<sup>30</sup> Dom af 2.3.2023, Åklagarmyndigheden, C-666/21, EU:C:2023:149.

Den vigtigste forventede virkning af den foreslåede foranstaltning er reducerede omkostninger for virksomheder, navnlig SMV'er, der er de primære brugere/købere af sådanne varevogne. Omkostningsbesparelsen vil ikke kun stamme fra de ikkeafholdte omkostninger i forbindelse med installationen af den hastighedsbegrænsende anordning, men også fra den øgede operationelle fleksibilitet, der følger af muligheden for at køre disse køretøjer ved en lidt højere hastighed på motorvej. Desuden vil lige konkurrencevilkår mellem dieselvarevogne i klasse N<sub>1</sub> og elektriske varevogne i klasse N<sub>2</sub> gennem lavere priser for sidstnævnte bidrage til at stimulere udbredelsen af sådanne elektriske varevogne. Endelig er det vigtigt at understrege, at denne fritagelse ikke forventes at have nogen negativ indvirkning på de berørte køretøjers miljø- eller sikkerhedsmæssige præstationer. Foreslåede ændringer af **forordning (EU) 2024/1257**: Temperaturbetingelserne for "laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner", jf. tabel 1 og 2 i bilag V, er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)" i de samme tabeller. Kravet om påvisning af emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) er omfattet af kravene til emissioner ved faktisk kørsel (fra -7 °C til 38 °C), og det er derfor berettiget at afskaffe den særlige laboratorieprøvning ved lav temperatur (type 6).

De forventede virkninger af den foreslåede foranstaltning, fokuserer primært på at bevare fælleslovgivernes hensigt om at holde sig til Euro 6-reglerne i overensstemmelse med artikel 14, stk. 7, i forordning (EU) 2024/1257 og mindske den reguleringsmæssige byrde uden at gøre det sværere at overholde reglerne og skabe retssikkerhed.

En anden foreslået foranstaltning består i at henvise til "køretøjsklasser" i stedet for "køretøjstyper" for Euro 7-typegodkendelse af motorer (separate tekniske enheder), dvs. "påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjsklasse~~type~~ og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser i henholdsvis tabel 3, 4, 7 og 8 i bilag V til forordning (EU) 2024/1257".

Den foreslåede foranstaltning forventes at føre til en betydelig reduktion af den reguleringsmæssige byrde, både den administrative byrde og prøvningsbyrden, uden at gå på kompromis med miljøstandarderne. Derved undgås gentagne prøvninger af motorer i forskellige køretøjstyper, der anvender samme teknologi, og de omkostninger, der er forbundet med flere typegodkendelser og prøvningsprocesser, reduceres. Dette styrker markedsstabiliteten og kan potentielt føre til lavere køretøjspriser til gavn for både erhvervsdrivende og forbrugere.

Med en anden foreslået foranstaltning vil det blive præciseret, at Kommissionen tillægges beføjelser til at udvikle foranstaltninger til at sikre, at data fra egenmålingssystemer (OBM) og ombordovervågning af brændstofforbrug (OBFCM) modtages, samles, behandles og lagres effektivt på en harmoniseret måde for at overvåge de faktiske præstationer for Euro 7-køretøjstyper.

En harmoniseret OBM/OBFCM-datainfrastruktur på EU-plan kan medføre betydelige omkostningsbesparelser sammenlignet med en situation, hvor hver enkelt medlemsstat udvikler og vedligeholder sine egne systemer. Besparelserne skyldes stordriftsfordele, mindre dobbeltarbejde og harmoniserede overholdelsesprocesser. I stedet for at interagere med flere nationale systemer vil køretøjsfabrikanterne kunne overføre standardiserede data én gang, hvilket vil reducere udgifterne til softwareintegration og certificering.

Da **forordning (EF) nr. 540/2014**<sup>[OBI]</sup> er blevet forældet, foreslås det at ophæve forordningen med virkning fra den 1. juli 2027. I henhold til artikel 14 i forordning (EF) nr. 540/2014

ophæves Rådets direktiv 70/157/EØF<sup>31</sup> desuden fra den 1. juli 2027. For at undgå eventuel retsusikkerhed bekræfter nærværende forslag ophævelsen med samme ikrafttrædelsesdato.

Til erstatning for henvisningen til den ophævede forordning foreslås der en ændring af bilag II til **forordning (EU) 2018/858** med henvisning til de støjrelaterede regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE): regulativ nr. 51<sup>32</sup> om støj fra køretøjer i klasse M og N, regulativ nr. 59<sup>33</sup> om udskiftningslyddæmpningssystemer og regulativ nr. 138<sup>34</sup> om støjsvage køretøjer til vejtransport eller AVAS.

De foreslåede ændrede henvisninger til FN-regulativer vil skabe lige vilkår for EU's bilfabrikanter, når de sælger deres biler globalt, da de ikke er nødt til at skulle følge to sæt regler om støj. De foreslåede ændringer vil også fjerne eventuelle smuthuller og resultere i en enklere og mere sammenhængende ramme for både bilindustrien, de typegodkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne. Desuden vil samfundet og miljøet drage fordel af det udvidede anvendelsesområde, der begrænser støj fra backfire, lydmoduler og lydforstærkere. Der foreslås overgangsbestemmelser for at sikre en gnidningsløs overgang for industrien til den ændrede retlige ramme.

Foreslåede ændringer af **forordning (EU) 2018/858**: Den første foreslåede foranstaltning til ændring af denne forordning består i indførelsen i punkt 2, del A, i bilag I til forordning (EU) 2018/858 af et nyt punkt 2.4, der definerer en underkategori af små elektriske køretøjer.

Den foreslåede ændring vil gøre det muligt at målrette EU-lovgivning til denne specifikke underkategori med henblik på at tilskynde til produktion og udbredelse af små elektriske køretøjer. Når Kommissionen f.eks. træffer afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige forordninger om motorkøretøjer, vil den tage hensyn til den forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne, som nye krav kan have på små elektriske køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer. Desuden indføres der en målrettet incitamentsmekanisme [tilføj henvisning til forslaget om revision af CO<sub>2</sub>-emissioner] i forbindelse med CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for køretøjer i form af en superkredit. Dette vil gøre det muligt for køretøjsfabrikanterne at drage fordel af små elektriske køretøjers bidrag til opfyldelsen af det overordnede flådedækkende CO<sub>2</sub>-emissionsmål, hvilket vil give køretøjsfabrikanterne et stærkt incitament til at producere og markedsføre større mængder af små elektriske køretøjer. Som bebudet i industrihandlingsplanen for EU's bilindustri skal Kommissionen desuden udstede en henstilling med forslag til incitamentsordninger, der i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, har vist sig at være effektive med hensyn til at fremme udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Alle elektriske køretøjer vil sandsynligvis drage fordel af Kommissionens henstilling, herunder små elektriske køretøjer som defineret i den nye underkategori.

---

<sup>31</sup> Rådets direktiv 70/157/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

<sup>32</sup> Regulativ nr. 51 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af motordrevne køretøjer med mindst fire hjul med hensyn til støjemissioner (EUT L 138 af 4.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>33</sup> FN-regulativ nr. 59 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede bestemmelser vedrørende godkendelse af udskiftningslyddæmpningssystemer (EUT L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

<sup>34</sup> Regulativ nr. 138 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport for så vidt angår deres begrænsede hørbarhed (EUT L 9 af 13.1.2017, s. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj>).

De forventede fordele ved dette ændringsforslag skulle af EU-borgerne gerne opfattes som større fordele, når de køber eller allerede ejer en lille elbil, men det vil afhænge af gennemførelsen af disse politikker på nationalt plan.

En anden foreslået ændring af forordning (EU) 2018/858 er et nyt stk. 4 i artikel 5.

Ved denne foranstaltning tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikation og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

Selv om teknologien for elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og samspillet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnettet i stigende grad reguleres af ikkesektorspecifik lovgivning (forordning (EU) 2016/1388 og forordning (EU) 2016/631), er det afgørende at have en harmoniseret tilgang til køretøjsrelaterede tekniske krav på dette område for at undgå fragmentering og unødvendige administrative byrder og omkostninger.

I fremtiden vil en fælles tilgang til interoperabilitet være afgørende for at fremskynde udviklingen af nye tjenester såsom vehicle-to-grid-kapaciteter (V2G). Disse tjenester kan hjælpe med at stabilisere nettet, udjævne spidsbelastninger, sænke energiomkostningerne for ejere af elkøretøjer og muliggøre en bredere anvendelse af vedvarende energi.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 og (EU) 2024/1257 for så vidt angår forenkling af tekniske krav og prøvningsprocedurer for motorkøretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 70/157/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 540/2014**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 og 114,  
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>35</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>36</sup>,  
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Draghirapporten om den europæiske konkurrenceevne fra 2024<sup>37</sup> viste, at antallet og kompleksiteten af regler risikerer at begrænse EU-virksomhedernes råderum og forhindre dem i at forblive konkurrencedygtige. En detaljeret analyse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006<sup>38</sup>, (EU) 2018/858<sup>39</sup>, (EU) 2019/2144<sup>40</sup> og (EU) 2024/1257<sup>41</sup> pegede også på uforholdsmæssigt store

<sup>35</sup> EUT C [...].

<sup>36</sup> EUT C [...].

<sup>37</sup> [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en).

<sup>38</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>39</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

<sup>40</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

administrative byrder og omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. På grundlag af disse resultater er det hensigtsmæssigt at forenkle visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret lovgivning, og mindske unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer.

- (2) I industrihandlingsplanen for EU's bilindustri<sup>42</sup> opfordredes der til at udforme en lovgivningsmæssig forenklingsspakke for bilindustrien, der forbedrer sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav.
- (3) Artikel 114 i TEUF er det rette retsgrundlag for at vedtage de foranstaltninger, der er nødvendige for det indre markeds oprettelse og funktion. Ud over artikel 114 i TEUF bør nærværende forordning have et yderligere specifikt grundlag for ændringen af forordning (EF) nr. 561/2006, der er baseret på artikel 91 i TEUF.
- (4) Selv om nærværende forordning vedtages med henblik på det indre markeds oprettelse og funktion, støtter forenklingen og strømliningen af tekniske krav, prøvningsprocedurer og typegodkendelsesregler for motorkøretøjer også Unionens bredere mål om at fremme kandidatlandenes gradvise integration på Unionens marked. Ved at fremme lovgivningsmæssig konvergens, tilpasning til regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og sammenhængende gennemførelse af gældende EU-ret bidrager nærværende forordning til at mindske tekniske handelshindringer, styrke integrationen af den europæiske bilindustri værdikæder og øge modstandsdygtigheden og konkurrenceevnen i den europæiske bilindustri økosystem uden at påvirke EU-rettens autonomi eller beslutningstagningen.
- (5) For at forbedre førernes arbejdsvilkår og trafiksikkerheden og fremme fair konkurrence kræves det i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014<sup>43</sup>, at der installeres en takograf i godskøretøjer med en vægt på over 3,5 ton. I henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 kan medlemsstaterne imidlertid fritage de køretøjer, der er nævnt i artikel 13, stk. 1 og 3, i forordning (EF) nr. 561/2006, fra dette krav.
- (6) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, selv om de har samme nyttelast og

---

<sup>41</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 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), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>42</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri (COM(2025) 95 final).

<sup>43</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde. Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 kræver en betydelig indsats fra køretøjsoperatørernes og førernes side og bremser dermed stigningen i antallet af batteridrevne lette erhvervskøretøjer.

- (7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes.
- (8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på elektriske lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.
- (9) For at mindske den byrde, som installation og anvendelse af en takograf pålægger ikkeprofessionelle førere af store campingbiler til ikkeerhvervsmæssige formål, og den indvirkning, som dette kan have på efterspørgslen efter sådanne køretøjer, bør de nationale myndigheder kunne fritage køretøjer, der anvendes til sådanne formål, fra køre- og hviletidsreglerne og fra at anvende takografer, forudsat at målene i nævnte forordnings artikel 1 ikke bringes i fare.
- (10) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 kan typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår støjniveau og akustiske køretøjsvarslingsystemer meddeles i henhold til enten Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014<sup>44</sup> eller FN-regulativerne, herunder FN/ECE-regulativ nr. 138<sup>45</sup>, 51<sup>46</sup> og 59<sup>47</sup>. Dette parallelle system risikerer at fragmentere markedet. Desuden er forordning (EU) nr. 540/2014 blevet forældet på grund af manglende ajourføringer i forhold til de tre ovennævnte FN/ECE-regulativer. For at sikre en sammenhængende ramme og fuld overensstemmelse med FN's regulativer bør forordning (EU) nr. 540/2014 ophæves, og bilag II til forordning (EU) 2018/858 bør ændres, så kun de relevante FN-regulativer kan anvendes.
- (11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved

---

<sup>44</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF (EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

<sup>45</sup> Regulativ nr. 138 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport for så vidt angår deres begrænsede hørbarhed [2017/71] (EUT L 9 af 13.1.2017, s. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

<sup>46</sup> Regulativ nr. 51 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af motordrevne køretøjer med mindst fire hjul med hensyn til støjemissioner [2018/798] (EUT L 138 af 4.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>47</sup> Regulativ nr. 59 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede bestemmelser vedrørende godkendelse af udskiftningslyddæmpningssystemer [2025/844] (EUT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

Kommissionens forordning (EU) 2016/1388<sup>48</sup>, og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631<sup>49</sup>). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjs harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.

- (12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige. Målttede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målttede incitamenter i forbindelse med CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikke-skattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M<sub>1</sub>.
- (13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer.
- (14) Som bebudet i industrihandlingsplanen for EU's bilindustri skal Kommissionen udarbejde en henstilling, hvori der opstilles mulige incitamentsordninger, der har vist sig effektive med hensyn til at fremme udbredelsen af nul-emissionskøretøjer, og som er i overensstemmelse med konkurrencereglerne. Henstillinger til medlemsstaterne om skattemæssige foranstaltninger (dvs. støtte til køb, skattefritagelser, vejafgiftsfritagelse) og ikke-skattemæssige foranstaltninger (dvs. størrelsesbaseret tildeling af parkeringsrettigheder, særlig opladningsinfrastruktur osv.) kan også baseres på den nye underkategori af små elektriske biler.
- (15) I henhold til artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 92/6/EØF<sup>50</sup> om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer skal der monteres og anvendes hastighedsbegrænsende anordninger i køretøjer i klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>. I henhold til nævnte artikel må sådanne køretøjer kun anvendes på vej, hvis

---

<sup>48</sup> Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

<sup>49</sup> Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

<sup>50</sup> Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

de er påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 er dette monteringskrav blevet integreret i lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer.

- (16) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, unødvendige omkostninger, hvilket bremser stigningen i antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer. Derfor bør nulemissionskøretøjer i klasse N<sub>2</sub> med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.
- (17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub> udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen.
- (18) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal der ved motorprøvning af tunge køretøjer udføres demonstrationsprøvninger for alle relevante brændstoffer inden for hver køretøjstype. For at opnå en betydelig reduktion af de administrative omkostninger i forbindelse med disse prøvninger uden at gå på kompromis med miljøstandarderne bør der indføres prøvningskrav på køretøjsklasseniveau i tabel 1, 2, 3, 4, 7 og 8 i nævnte bilag V.
- (19) Ved forordning (EU) 2024/1257 indføres egenmålingssystemer (OBM-system) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordning), som har til formål at facilitere overensstemmelseskontrol i realtid, harmoniseringsbestrebelse, livscyklustilsyn, reduktion af prøvningsudgifter og strømlining af håndhævelsesforanstaltninger. For at sikre effektiv modtagelse, behandling og lagring af OBM- og OBFCM-data bør det præciseres, at Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger også omfatter vedtagelse af metoder og krav, der er nødvendige for at overvåge køretøjstypers overensstemmelse.
- (20) For at sikre juridisk klarhed efter ophævelsen af forordning (EU) nr. 540/2014, som indeholdt en bestemmelse om ophævelse af Rådets forordning 70/157/EØF<sup>51</sup>, bør der i nærværende forordning fastsættes bestemmelser om ophævelse af Rådets direktiv 70/157/EØF. For at give fabrikanter af køretøjer tilstrækkelig tid til at tilpasse deres produktionsprocesser bør der fastsættes en overgangsperiode, hvor køretøjer stadig kan godkendes i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014 —

---

<sup>51</sup> Rådets direktiv 70/157/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

## VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### *Artikel 1*

#### Ændring af forordning (EF) nr. 561/2006

I artikel 13, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:

- 1) Følgende indsættes som litra fa):  
"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".
- 2) Følgende litra s) tilføjes:  
"s) campingbiler som defineret i del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858, der udelukkende benyttes til ikkeerhvervsmæssig transport."

### *Artikel 2*

#### Ændring af forordning (EU) 2018/858

I forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 5 indsættes følgende som stk. 4:  
"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner."
- 2) Bilag I og II ændres som anført i bilag II til nærværende forordning

### *Artikel 3*

#### Ændring af forordning (EU) 2019/2144

I artikel 9 i forordning (EU) 2019/2144 indsættes følgende som stk. 5a:

"5a. Køretøjer i klasse N<sub>2</sub>, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89."

### *Artikel 4*

#### Ændring af forordning (EU) 2024/1257

I forordning (EU) 2024/1257 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 14, stk. 4, litra j), affattes således:  
"j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne

anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer, herunder med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse".

- 2) Bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

#### *Artikel 5*

##### Ophævelse

1. Forordning (EU) nr. 540/2014 ophæves.
2. Direktiv 70/157/EØF ophæves med virkning fra 1. juli 2027.

#### *Artikel 6*

##### Overgangsbestemmelse

Typeattester for nye køretøjer fremstillet efter den [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden] og godkendt før den 1. juli 2028 i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014 er fortsat gyldige med henblik på artikel 48 og 49 i forordning (EU) 2018/858.

#### *Artikel 7*

##### Ikrafttræden og anvendelse

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

2. Den finder anvendelse fra [tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*]. Artikel 3 finder dog anvendelse fra den [gennemførelsesdatoen for forslaget til ændring af direktiv 92/6].

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

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **OVERSIGT OVER FINANSIELLE OG DIGITALE VIRKNINGER**

1.	FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME .....	3
1.1.	Forslagets/initiativets betegnelse .....	3
1.2.	Berørt(e) politikområde(r).....	3
1.3.	Mål .....	3
1.3.1.	Generelt/generelle mål .....	3
1.3.2.	Specifikt/specifikke mål.....	3
1.3.3.	Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er) .....	3
1.3.4.	Resultatindikatorer .....	3
1.4.	Forslaget/initiativet vedrører .....	4
1.5.	Begrundelse for forslaget/initiativet.....	4
1.5.1.	Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet.....	4
1.5.2.	Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis .....	4
1.5.3.	Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art .....	4
1.5.4.	Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter .....	5
1.5.5.	Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling .....	5
1.6.	Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger.....	6
1.7.	Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r) .....	6
2.	FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER .....	8
2.1.	Bestemmelser om overvågning og rapportering .....	8
2.2.	Forvaltnings- og kontrolsystem(er).....	8
2.2.1.	Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi .....	8
2.2.2.	Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem .....	8
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).....	8
2.3.	Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder .....	9
3.	FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER.....	10
3.1.	Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet.....	10
3.2.	Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne .....	12

3.2.1.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne.....	12
3.2.1.1.	Bevillinger fra vedtaget budget.....	12
3.2.1.2.	Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter .....	17
3.2.2.	Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger .....	22
3.2.3.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne.....	24
3.2.3.1.	Bevillinger fra vedtaget budget .....	24
3.2.3.2.	Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter .....	24
3.2.3.3.	Bevillinger i alt.....	24
3.2.4.	Anslået behov for menneskelige ressourcer.....	25
3.2.4.1.	Finansieret over vedtaget budget .....	25
3.2.4.2.	Finansieret over eksterne formålsbestemte indtægter .....	26
3.2.4.3.	Samlet behov for menneskelige ressourcer .....	26
3.2.5.	Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer	28
3.2.6.	Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme .....	28
3.2.7.	Bidrag fra tredjemand .....	28
3.3.	Anslåede virkninger for indtægterne.....	29
4.	DIGITALE DIMENSIONER.....	29
4.1.	Krav af digital relevans .....	30
4.2.	Data .....	30
4.3.	Digitale løsninger .....	31
4.4.	Vurdering af interoperabilitet.....	31
4.5.	Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse .....	32

## 1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

### 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

### 1.2. Berørt(e) politikområde(r)

### 1.3. Mål

#### 1.3.1. Generelt/generelle mål

#### 1.3.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål nr.

#### 1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

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

#### 1.3.4. Resultatindikatorer

*Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.*

### 1.4. Forslaget/initiativet vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning<sup>52</sup>

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

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

### 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

<sup>52</sup> Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

- 1.5.2. *Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående) [...]

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende) [...]

- 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. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets 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

- iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

## 1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

### 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 overdrage 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
- offentligretlige 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
- organer eller 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
- organer, der er etableret i en medlemsstat og undergivet lovgivningen i en medlemsstat eller EU-lovgivningen, og som i overensstemmelse med sektorspecifikke regler kan få overdraget gennemførelsen af EU-midler eller budgetgarantier, i det omfang de kontrolleres af offentligretlige organer eller af privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, og har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier i form af kontrolorganernes solidariske hæftelse eller ækvivalente finansielle garantier, som for hver foranstaltning kan begrænses til EU-støttens maksimale beløb.

Bemærkninger

--

## **2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER**

### **2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering**

--

### **2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)**

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(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 (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

--

### **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

- 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	OB/IOB <sup>53</sup>	fra EFTA-lande <sup>54</sup>	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande <sup>55</sup>	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

- Nye budgetposter, som der anmodes om

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

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

<sup>53</sup> OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

<sup>54</sup> EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

<sup>55</sup> 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:

##### 3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme		Nummer					
GD: <.....>			År	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)					0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	= 1a + 1b + 3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Betalinger	= 2a + 2b + 3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
GD: <.....>			År	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000

	Betalinger	(2b)						0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer								
Budgetpost		(3)						0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År	År	År	År	<b>I ALT FFR 2021-2027</b>	
			2024	2025	2026	2027		
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE &lt;....&gt;</b> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	Nummer	
--	--------	--

GD: <.....>			År	År	År	År	<b>I ALT FFR 2021-2027</b>
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000

	Betalinger	(2b)						0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer								
Budgetpost		(3)						0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)					0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <....> i den flerårige finansielle ramme		Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Bevillinger I ALT under udgiftsområde 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme		7	"Administrationsudgifter"				
GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Menneskelige ressourcer			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andre administrationsudgifter			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
I ALT GD <.....>		Bevillinger	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Menneskelige ressourcer			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andre administrationsudgifter			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
I ALT GD <.....>		Bevillinger	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme</b>	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7</b>	Forpligtelser	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
i den flerårige finansielle ramme	Betalinger	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.1.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	Nummer	
--	--------	--

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					<b>0,000</b>
	Betalinger	(2a)					<b>0,000</b>
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					<b>0,000</b>
	Betalinger	(2b)					<b>0,000</b>
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)					<b>0,000</b>
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	= 1a + 1b + 3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Betalinger	= 2a + 2b + 3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

GD: <.....>			År	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)					0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE &lt;....&gt;</b> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	Nummer						

GD: <.....>			År	År	År	År	I ALT FFR 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	

Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)					0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	År	År	År	<b>I ALT FFR 2021-2027</b>
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)					0,000
	Betalinger	(2a)					0,000
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					0,000
	Betalinger	(2b)					0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)					0,000
<b>Bevillinger I ALT til GD &lt;.....&gt;</b>	Forpligtelser	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År	År	År	År	<b>I ALT FFR 2021-2027</b>
			2024	2025	2026	2027	
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <...> i den flerårige finansielle ramme		Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Bevillinger I ALT under udgiftsområde 1-6</b> i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalinger	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	<b>7</b>	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

GD: <.....>		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Menneskelige ressourcer		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andre administrationsudgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>I ALT GD &lt;.....&gt;</b>	Bevillinger	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

GD: <.....>		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021-2027
• Menneskelige ressourcer		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

• Andre administrationsudgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>I ALT GD &lt;.....&gt;</b>	Bevillinger	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme</b>	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	<b>I ALT FFR 2021-2027</b>
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7</b>	Forpligtelser	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
i den flerårige finansielle ramme	Betalinger	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.2. *Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger (skal ikke udfyldes for decentrale agenturer)*

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater	↓	Type <sup>56</sup>	Gnsntl omkostninger	År 2024		År 2025		År 2026		År 2027		Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. afsnit 1.6)				I ALT	
				Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger
SPECIFIKT MÅL NR. 1 <sup>57</sup>																	
- Resultat																	

<sup>56</sup> Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

<sup>57</sup> Som beskrevet i afsnit 1.3.2. "Specifikt/specifikke mål".

- Resultat																	
- Resultat																	
Subtotal for specifikt mål nr. 1																	
SPECIFIKT MÅL NR. 2																	
- Resultat																	
Subtotal for specifikt mål nr. 2																	
<b>I ALT</b>																	

### 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:

#### 3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget

VEDTAGNE BEVILLINGER	År	År	År	År	I ALT 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>I ALT</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter

EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER	År	År	År	År	I ALT 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>I ALT</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.3. Bevillinger i alt

I ALT VEDTAGNE BEVILLINGER + EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER	År	År	År	År	I ALT 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Menneskelige ressourcer	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andre administrationsudgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>

<b>Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>I ALT</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

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 det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

### 3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer

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

#### 3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget

*Overslag angives i årsværk*

<b>VEDTAGNE BEVILLINGER</b>		<b>År 2024</b>	<b>År 2025</b>	<b>År 2026</b>	<b>År 2027</b>
<b>• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)</b>					
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)		0	0	0	0
20 01 02 03 (i EU-delegationerne)		0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekte forskning)		0	0	0	0
01 01 01 11 (direkte forskning)		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere)		0	0	0	0
<b>• Eksternt personale (i årsværk)</b>					
20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme)		0	0	0	0
20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)		0	0	0	0
Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY]	- i hovedsædet	0	0	0	0
	- i EU-delegationerne	0	0	0	0
01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning)		0	0	0	0
01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning)		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7		0	0	0	0
<b>I ALT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 3.2.4.2. Finansieret over eksterne formålsbestemte indtægter

<b>EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER</b>		<b>År 2024</b>	<b>År 2025</b>	<b>År 2026</b>	<b>År 2027</b>
<b>• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)</b>					
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)		0	0	0	0
20 01 02 03 (i EU-delegationerne)		0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekte forskning)		0	0	0	0
01 01 01 11 (direkte forskning)		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere)		0	0	0	0

• Eksternt personale (i årsværk)					
20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme)		0	0	0	0
20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)		0	0	0	0
Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY]	- i hovedsædet	0	0	0	0
	- i EU-delegationerne	0	0	0	0
01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning)		0	0	0	0
01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning)		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7		0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7		0	0	0	0
<b>I ALT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2.4.3. Samlet behov for menneskelige ressourcer

VEDTAGNE BEVILLINGER I ALT + EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER	År	År	År	År
	2024	2025	2026	2027
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)				
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	0	0	0	0
20 01 02 03 (i EU-delegationerne)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekte forskning)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkte forskning)	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere)	0	0	0	0
• Eksternt personale (i årsværk)				
20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme)	0	0	0	0
20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)	0	0	0	0
Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY]	- i hovedsædet	0	0	0
	- i EU-delegationerne	0	0	0
01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning)	0	0	0	0
01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning)	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7	0	0	0	0
<b>I ALT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Personalebehov til gennemførelse af forslaget (i årsværk):

	Skal dækkes af det nuværende personale i Kommissionens tjenestegrene	Ekstraordinært personalebehov*		
		Skal finansieres under udgiftsområde 7 eller Forskning	Skal finansieres over BA-posten	Skal finansieres af gebyrer
Stillinger i stillingsfortegnelsen			Ikke relevant	

Eksternt personale (KA, SNE og V)				
--------------------------------------	--	--	--	--

Beskrivelse af opgaver, der skal udføres af:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

### 3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer

Obligatoriske: det bedste skøn over de investeringer i digital teknologi, som forslaget/initiativet medfører, bør medtages i nedenstående tabel.

Når det er nødvendigt for gennemførelsen af forslaget/initiativet, bør bevillingerne under udgiftsområde 7 undtagelsesvis opføres under den pågældende budgetpost.

Bevillingerne under udgiftsområde 1-6 bør afspejles som "Policy-IT-udgifter til operationelle programmer". Disse udgifter vedrører det driftsbudget, der skal anvendes til at genbruge/købe/udvikle IT-platformer/værktøjer, der er direkte knyttet til gennemførelsen af initiativet og de dertil knyttede investeringer (f.eks. licenser, undersøgelser, datalagring osv.). Oplysningerne i denne tabel skal være i overensstemmelse med oplysningerne i afsnit 4 "Digitale dimensioner".

Digitale bevillinger og IT-bevillinger I ALT	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT FFR 2021- 2027
<b>UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
IT-udgifter (organisationen/institutionen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>					
Policy-IT-udgifter til operationelle programmer	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>I ALT</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.6. 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)
- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen
- kræver en revision af FFR

### 3.2.7. 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 2024	År 2025	År 2026	År 2027	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 <sup>58</sup>			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel .....					

For formålsbestemte indtægter angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Andre bemærkninger (f.eks. om, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

## 4. DIGITALE DIMENSIONER

### 4.1. Krav af digital relevans

Henvisning til kravet	Beskrivelse af kravet	Aktører, der er berørt eller omfattet af kravet	Processer på højt plan	Kategorier

<sup>58</sup> Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

<p>Artikel 2, stk. 1</p>	<p>Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at ændre og supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner</p>	<p>Europa-Kommissionen De nationale myndigheder Erhvervsdrivende</p>	<p>Dataudveksling</p>	<p>Data</p>
<p>Artikel 4, stk. 1</p>	<p>Kommissionen træffer foranstaltninger i samarbejde med medlemsstaterne, når det er nødvendigt, for at sikre, at OBM- og OBFCM-data modtages, behandles og lagres effektivt på en harmoniseret måde.</p>	<p>Europa-Kommissionen De nationale myndigheder Erhvervsdrivende</p>	<p>Dataudveksling</p>	<p>Data</p>
<p>Artikel 4, stk. 2</p>	<p>metoder, foranstaltninger, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere samt kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af sådanne anordninger og systemer</p>	<p>Europa-Kommissionen De nationale myndigheder Erhvervsdrivende</p>		<p>Data</p>

## 4.2. Data

Type af data	Henvisning til kravet eller kravene	Standard og/eller specifikation (hvis relevant)
Data vedrørende kommunikationen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner	Artikel 2	Kommissionen træffer foranstaltninger til fastsættelse af de tekniske specifikationer.
OBM- og OBFCM-data	Artikel 4	Kommissionen træffer foranstaltninger til fastsættelse af de tekniske specifikationer.

### Tilpasning til den europæiske datastrategi

*Forklaring på, hvordan kravet eller kravene er tilpasset til den europæiske datastrategi*

Kommissionen træffer foranstaltninger til at sikre overensstemmelse med den europæiske datastrategi.

### Tilpasning til engangsprincippet

*Forklaring på, hvordan engangsprincippet er blevet taget i betragtning, og hvordan muligheden for genbrug af eksisterende data er blevet undersøgt*

Engangsprincippet vil blive taget i betragtning i de delegerede retsakter.

*Forklaring på, hvordan nyskabte data er søgbare, tilgængelige, interoperable og videreanvendelige og opfylder standarder af høj kvalitet*

Alle detaljer vil blive beskrevet i de fremtidige delegerede retsakter.

### Datastrømme

*Overordnet beskrivelse af datastrømme*

Type af data	Henvisning(er) til kravet eller kravene	Aktører, der leverer dataene	Aktører, der modtager dataene	Udløsende faktor for dataudvekslingen	Hyppighed (hvis relevant)
Data vedrørende rent elektriske køretøjer (PEV) og	Artikel 2	Køretøjsfabrikanter	Køretøjsfabrikanter	//	//

eksternt opladende hybride elkøretøjers (OVC-HEV) kommunikation med opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner		Netoperatører Andre erhvervsdrivende	Netoperatører Andre erhvervsdrivende		
OBM- og OBFCM-data	Artikel 4	Køretøjsfabrikanter	Europa-Kommissionen  Medlemsstater	//	//

#### 4.3. Digitale løsninger

Digital løsning	Henvisning(er) til kravet eller kravene	Vigtigste foreskrevne funktioner	Ansvarligt organ	Hvordan sikres tilgængelighed?	Hvordan overvejes muligheden for videreanvendelse?	Brug af AI-teknologier (hvis relevant)
Harmoniseret OBM/OBFCM-datainfrastruktur på EU-plan	Artikel 4	Kommissionen træffer foranstaltninger til fastsættelse af funktionerne.	Europa-Kommissionen	Kravene til tilgængelighed vil blive taget i betragtning i foranstaltningerne.	Kravene til videreanvendelse vil blive taget i betragtning i foranstaltningerne.	//

#### Digital løsning nr. 1

Digital politik og/eller sektorspecifik politik (hvis relevant)	Beskrivelse af overensstemmelse
<i>AI-forordningen</i>	//
<i>EU's cybersikkerhedsramme</i>	Skal tages i betragtning i

	foranstaltningerne.
<i>eIDAS</i>	Skal tages i betragtning i foranstaltningerne.
<i>Den fælles digitale portal og IMI</i>	Skal tages i betragtning i foranstaltningerne.
<i>Andre</i>	//

#### 4.4. Vurdering af interoperabilitet

<b>Digital offentlig tjeneste eller kategori af digitale offentlige tjenester</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Henvisning(er) til kravet eller kravene</b>	<b>Løsning(er) for et interoperabelt Europa (Ikke relevant)</b>	<b>Andre interoperabilitetsløsninger</b>
Strømlinet overvågning af køretøjers præstationer under faktiske forhold under Euro 7	Strømlinet overvågning af køretøjers præstationer under faktiske forhold under Euro 7	Artikel 4	//	

#### Digital offentlig tjeneste nr. 1

<b>Vurdering</b>	<b>Foranstaltning(er)</b>	<b>Potentielle tilbageværende hindringer (hvis relevant)</b>
<b>Tilpasning til eksisterende digitale og sektorspecifikke politikker</b>		•
<b>Organisatoriske foranstaltninger med henblik på en gnidningsløs levering af digitale offentlige tjenester på tværs af grænserne</b>	• Skal fastsættes i foranstaltningerne.	•

<b>Foranstaltninger, der er truffet for at sikre en fælles forståelse af dataene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skal fastsættes i foranstaltningerne.</li> </ul>	•
<b>Anvendelse af i fællesskab aftalte åbne tekniske specifikationer og standarder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skal fastsættes i foranstaltningerne.</li> </ul>	•

#### 4.5. Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse

<b>Beskrivelse af foranstaltningen</b>	<b>Henvisning(er) til kravet eller kravene</b>	<b>Kommissionens rolle</b> (hvis relevant)	<b>Aktører, der skal inddrages</b> (hvis relevant)	<b>Forventet tidsplan</b> (hvis relevant)
Kommissionen træffer foranstaltninger til fastsættelse af de fælles tekniske specifikationer.	Artikel 2 Artikel 4	Kommissionen vedtager sådanne retsakter	Medlemsstater Erhvervsdrivende	//