



Mødedokument

A9-0298/2023

20.10.2023

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009
(COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Alexandr Vondra

Ordfører for udtalelse (*):
Massimiliano SALINI, Udvalget om Industri, Forskning og Energi

(*) Associeret udvalg - forretningsordenens artikel 57

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i venstre kolonne. Tekst, der udskiftes, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i begge kolonner. Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv*** i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv***. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med ***fede typer og kursiv***, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	95
BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG/ELLER PERSONER, SOM ORDFØREREN HAR MODTAGET OPLYSNINGER FRA	99
UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE.....	100
UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI	138
UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET.....	192
PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG	296
ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG	298

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2022)0586),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0375/2022),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse af 27. april 2023 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
 - der henviser til udtalelse af xxx fra Regionsudvalget²,
 - der henviser til udtalelse fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi, Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse, Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse og Transport- og Turismeudvalget,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (A9-0298/2023),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatte, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

² Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning -1 (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(-1) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591¹ om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 fastsætter som en af Unionens seks tematiske målsætninger for perioden frem til den 31. december 2030 ambitionen om nulforurening, herunder i relation til skadelige kemikalier, med henblik på at opnå et giftfrit miljø, herunder for luft, vand og jord samt i relation til lys- og støjforurening, samt at beskytte menneskers og dyrs samt økosystemers sundhed og trivsel og beskytte dem mod miljørelaterede risici og negative påvirkninger.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 af 6. april 2022 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 (EUT L 114 af 12.4.2022, s. 22).

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning -1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(-1a) Den europæiske grønne pagt^{1a} er EU's forslag til at sætte gang i en omstilling, som sigter mod at nå en klimaneutral, ren og cirkulær økonomi, optimere ressourceforvaltningen og minimere forureningen senest i 2050, samtidig med at det anerkendes, at der er behov for omfattende forandringskabende politikker. Unionen er også forpligtet af 2030-dagsordenen for bæredygtig udvikling^{1b} og sine verdensmål for bæredygtig udvikling^{1c}. Strategien for bæredygtig og intelligent

mobilitet, som blev vedtaget i december 2020^{1d}, og handlingsplanen for nulforurening^{1e}, der blev vedtaget i maj 2021, omhandler specifikt transportforureningsaspekterne i den europæiske grønne pagt. Andre politikker af særlig relevans for dette initiativ omfatter eksempelvis direktivet om luftkvaliteten^{1f}, den nye industristrategi for Europa^{1g}, CO₂-emissionsstandarderne for personbiler og varevogne^{1h} og CO₂-emissionsmålene for nye tunge køretøjer¹ⁱ.

^{1a} Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Den europæiske grønne pagt, COM(2019)0640.

^{1b}

https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1 ¶E

^{1c} <https://sdgs.un.org/goals>

^{1d} COM(2020)0789.

^{1e} COM(2021)0400.

^{1f} Direktiv 2008/50/EF

^{1g} COM(2020)0102 og COM(2021)0350.

^{1h} COM(2021)0556.

¹ⁱ COM(2023)0088.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Med henblik herpå indførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)

Ændringsforslag

(1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Med henblik herpå indførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)

2018/858⁴³ et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningsystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

2018/858⁴³ et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningsystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer **og dæk til alle køretøjer.**

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

Begrundelse

Denne forordning bør finde anvendelse for alle dæk og ikke kun de dæk, der anvendes til Euro 7-køretøjer.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) En vellykket overgang til nulemissionsmobilitet kræver en integreret tilgang og det rette fremmende miljø til at stimulere innovation og fastholde Unionens teknologiske lederskab i denne sektor. Dette omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovation, øget udbud af nul- og lavemissionskøretøjer, udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur, integration i energisystemerne samt bæredygtig materialeforsyning og bæredygtig produktion, genanvendelse og genbrug af

batterier i Europa. Dette kræver en sammenhængende indsats på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 2 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2b) For at støtte omstillingen til ren mobilitet, samtidig med at Europa genindustrialiseres, og borgere understøttes, er det er afgørende at holde priserne på private og erhvervsmæssige køretøjer på et niveau, som borgere og virksomheder har råd til. Dette vil bidrage til at opretholde livskvaliteten, den industrielle konkurrenceevne og innovationen samt til at støtte jobskabelse og kompetenceudvikling i sektoren.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 2 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2c) Der bør sikres en socialt acceptabel og retfærdig omstilling til emissionsfri mobilitet. Det er derfor vigtigt at tage hensyn til de sociale virkninger af en sådan omstilling i hele bilindustriens værdikæde og på en proaktiv måde tage hånd om de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Der skal udvikles målrettede programmer på EU-plan, nationalt og regionalt plan såsom udarbejdelse af planer for retfærdig omstilling i regioner, der er afhængige af bilindustrien, inden for rammen af mekanismen for en retfærdig omstilling med henblik på omskoling,

opkvalificering og omplacering af arbejdstagere samt uddannelses- og jobsøgningsinitiativer i lokalsamfund og regioner, der påvirkes negativt af omstillingen, i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter og de kompetente myndigheder. Som en del af denne omstilling bør kvinders beskæftigelse samt lige muligheder i denne sektor styrkes.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵. ***Grunden til at have to forordninger var, at emissionerne fra tunge køretøjer blev kontrolleret på grundlag af motorprøvning, mens grundlaget for lette køretøjer var prøvning af hele køretøjet. Siden da er der udviklet metoder, der gør det muligt at prøve både lette og tunge køretøjer på vej. Det er derfor ikke længere nødvendigt at basere typegodkendelsen på motorprøvning.***

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og

Ændringsforslag

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og

vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypegodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser for sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

(5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypegodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser **og prøvningsbetingelser** for sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. Der opnås forenkling

Ændringsforslag

(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. Der opnås forenkling

ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger, **der fandtes under Euro 6 og Euro VI**, ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømnet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypelogodkendelsen.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold med et minimalt antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav **og ikke kun i laboratoriet**.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den

ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømnet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypelogodkendelsen.

Ændringsforslag

(8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold, **som er statistiske relevante**, med et minimalt antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav. **Denne prøvning på vej bør baseres på normal kørsel og udelukke tendentios kørsel.**

Ændringsforslag

(10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den

gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer i *Unionen*.

gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer *1a* og deres standardanvendelse på tværs af *Unionen* under hensyntagen til forskelle mellem medlemsstaterne. Dette har særlig betydning for købere af brugte køretøjer, som forventer, at køretøjet udleder lige så meget, som det gjorde, da det i sin tid blev bragt i omsætning.

1a European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) "Vehicles in Use, Europe 2022".

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Medlemsstaterne opfordres til at udvikle og gennemføre strategier for at tilskynde til fornyelse af bilparken med henblik på at lette en gradvis omstilling af den europæiske bilpark til køretøjer med begrænsede emissioner, hvilket vil bidrage til et renere og mere bæredygtigt transportøkosystem.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. **Det** er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte

(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. **Eftersom disse teknologier allerede har vist deres værd**

emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.

og er indført omkostningseffektivt på andre markeder og i andre regioner, er det derfor hensigtsmæssigt for EU at tilpasse sig andre markeder ved at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og at indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Med henblik på at begrænse emissioner fra påfyldning af brændstof har man indført køretøjsmonterede genvindingssystemer til dampe ved påfyldning på andre markeder og i andre regioner for mere end 15 år siden, som har en dokumenteret effektivitet for så vidt angår begrænsning af dampe. Køretøjsmonterede systemer til genvinding af dampe fra påfyldning af brændstof kræver ingen årlig vedligeholdelse eller årlige inspektioner for at opretholde en større effektivitet for så vidt angår begrænsning af dampe ved påfyldning af brændstof og er samtidig kompatible med de nuværende fase II-tankstationer.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af

konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør **udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi** med henblik på at **foreslå** grænseværdier for dækslid.

konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør **inden udgangen af 2025 gennemgå, hvordan man måler dækslid, og definere grænseværdier for dækslid på grundlag af de nyeste metoder, hvis ikke der er fastsat ensartede bestemmelser, som henviser til det arbejde med dækslid, der er foretaget i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29), senest midt i 2026. Kommissionen bør sikre, at WP29 når sine mål rettidigt og samtidig afspejler et højt ambitionsniveau baseret på et solidt videnskabeligt og teknisk grundlag. Gennemgangen bør ledsages af et lovforslag for køretøjer med traktionsbatterier, herunder pluginhybridbiler og batteridrevne elkøretøjer, med henblik på at vedtage grænseværdier for dækslid, der er forenelige med EU's mål om at reducere mængden af mikroplast, der frigives til miljøet, med 30 % senest i 2030 og på grundlag af de nyeste tal** for dækslid.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er

Ændringsforslag

(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er

særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁴⁷.

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

særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler **og lette erhvervskøretøjer** under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁴⁷.

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

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14a) OBM-, OBFCM- eller SOH-anordninger anvender data, som genereres af køretøjet, til at overvåge dets overholdelse af denne forordning. Disse data skal udveksles i overensstemmelse med dataforordningen med køretøjets brugere og deres tjenesteudbydere, således at køretøjets brugere kan drage fordel af gode råd og anbefalinger om, hvordan køretøjets emissioner og energiforbrug kan begrænses samt dets batterilevetid forlænges ved at forbedre brugen af køretøjet.

Begrundelse

EURO 7 udgør en mulighed for at garantere adgang for tredjeparter til data, som genereres af køretøjet om dets emissioner, energiforbrug og batteritilstand, for alle køretøjer, der er udstyret med OBM-, OBFCM- eller SOH-anordninger. Det er kun adgang til inputdata fra disse enheder, der kan garantere, at brugere kan tilbydes innovative tjenester, og bidrage til udvikling af mere bæredygtige teknologier.

Ændringsforslag 18

**Forslag til forordning
Betragtning 15**

Kommissionens forslag

(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor yderst vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrollsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.

Ændringsforslag

(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres, **herunder gennem foranstaltninger til at undgå annoncering, salg og montering af manipulationsudstyr, og straffes**. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor yderst vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrollsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.

Ændringsforslag 19

**Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15a) For at undgå, at foranstaltninger mod ulovlige indgreb hæmmer konkurrencen uforholdsmæssigt, bør denne forordning og dens sekundære lovgivning bevare muligheden for, at uafhængige operatører kan udvikle, distribuere, installere og aktivere reservedele på eftermarkedet. Derfor bør fabrikkerne sikre uafhængige operatørers adgang til strengt nødvendige oplysninger, værktøjer og processer til udvikling og montering af sådanne reservedele.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det **gør** heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt **opmærksom på nødvendige** reparationer. Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. De følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til løbende at overvåge og kontrollere køretøjernes **emissionsadfærd** ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM). Systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrollsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav.

Ændringsforslag

(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det **anspører** heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt **til** reparationer. Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. De følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til løbende at overvåge og kontrollere køretøjernes **udstødningsemissionsadfærd** ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM). Systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrollsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav. **Indførelsen af foranstaltninger, der anvendes af disse systemer, må ikke bringe trafikikkerheden i fare eller begrænse mobiliteten.**

Begrundelse

Med henblik på at forebygge problemer med trafikikkerheden skal det udtrykkeligt sikres, at det ikke er en mulighed at anvende mekanismer, der får køretøjet til pludselig at standse.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) *Fabrikanter kan vælge at fremstille køretøjer, der overholder lavere emissionsgrænser eller med bedre batteriholdbarhed end krævet i denne forordning, eller køretøjer, som har adgang til avancerede muligheder, herunder geofencing og adaptive betjeningsanordninger. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation.* Der bør derfor stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) *Hvis Kommissionen fremsætter et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af CO₂-flådestandarderne, og i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.*

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter. Fabrikanter af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse

(17) Der bør stilles et *ajourført* miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed *for forbrugerne, så de kan modtage ajourførte oplysninger gennem hele køretøjets levetid, f.eks. om brændstofforbrug, batteriernes sundhedstilstand, emissionsgrænser, resultaterne af periodiske syn og data fra tekniske kontroller samt andre relevante oplysninger.*

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter. Fabrikanter af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse

prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på *tilfældige* faktiske kørecykluser.

prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på *statistisk relevante* faktiske kørecykluser.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning

Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(20a) Selv om udtrykket "sundhedstilstand" (SOH) almindeligvis anvendes til at henvise til et batteris sundhed på et givet tidspunkt i dets levetid, er dette udtryk ikke almindeligt defineret og bestemmes ved hjælp af en række forskellige metoder: "status for certificeret energi" (SOCE) og "status for certificeret rækkevidde" (SOCR). Begge parametre repræsenterer en procentdel af den certificerede batterienergi eller elektriske rækkevidde, der er tilbage på et givet tidspunkt.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Betragtning 21

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges *gennemførelsesbeføjelser* for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning *og for at supplere den* bør Kommissionen *både* tillægges *gennemførelsesbeføjelser i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011 og beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde* for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i

ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP) valgmuligheder **og betegnelser** for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger **fra fabrikanten af** etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypelogodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige **og værst tænkelige** RDE-prøvningscykluser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for **batterholdbarhed**, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger

typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP), valgmuligheder for køretøjer, krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol, krav til og oplysninger **for** etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer, tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypelogodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse, metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige, **men statistisk relevante** RDE-prøvningscykluser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for **batteriholdbarhed**, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af

specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ix) Metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xi) **metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt** (xii) kriterier for emissionstypelogkenderelser for fabrikanter af små og ultrasmå mængder køretøjer xiii) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xv) specifikationer for referencebrændstoffer og (xvi) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xvii) metoder til måling af dækslid samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV). **Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.**

motorer og køretøjer, overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af førernes ydeevne (OBD og OBM) viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ix) Metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xii) kriterier for emissionstypelogkenderelser for fabrikanter af små og ultrasmå mængder køretøjer xiii) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xv) specifikationer for referencebrændstoffer og (xvi) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xvii) metoder til måling af dækslid samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV).

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data

Ændringsforslag

(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data

indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremses eller dæk omfattet af Euro 7. prøvningskrav, navnlig under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer **indførelse af køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanten, men også** fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper samt mindstekrav til ydeevne for batterier og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer og fastsættelse af **definitioner og** særlige regler for fabrikanten af små mængder køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂, N₃. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag

indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremses eller dæk omfattet af Euro 7, prøvningskrav, navnlig under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper samt mindstekrav til ydeevne for batterier og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer og fastsættelse af særlige regler for fabrikanten af små mængder køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂, N₃. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

Ændringsforslag

(22a) Unionen har undertegnet den overenskomst under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), der blev indgået den 20. marts 1958. Denne aftale vedrører standardisering af tekniske

specifikationer for hjulkøretøjer, deres tilhørende udstyr, og komponenter, der kan monteres på eller anvendes sammen med hjulkøretøjer. Desuden fastsættes betingelserne for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er udstedt på grundlag af disse specifikationer. Kravene i denne forordning bør, hvor det er relevant, være i overensstemmelse med de standarder, der er fastsat i UNECE-regulativerne eller eventuelle senere ændringer af denne forordning, navnlig med hensyn til grænseværdier for bremsepartikelemissioner, grænseværdier for dæktyper med hensyn til slid og fastsættelse af minimumskriterier for batteriers ydeevne.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Betragtning 26

Ændringsforslag

(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning **og dens afledte ret**. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes. Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være så hurtigt som teknisk **og økonomisk** muligt, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes yderligere, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer.

Kommissionens forslag

(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M og N, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer og separate tekniske enheder for så vidt angår emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan. EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Ændringsforslag

(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M og N, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer og separate tekniske enheder for så vidt angår emissioner **samt at forfølge høje niveauer for beskyttelse af miljøet og folkesundheden**, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan. EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Denne forordning fastsætter regler for den første emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, markedsovervågning, holdbarheden af forureningsbegrænsende systemer og traktionsbatterier, egenmålingssystemer, sikkerhedsbestemmelser til begrænsning af ulovlige indgreb og cybersikkerhedsforanstaltninger samt nøjagtig bestemmelse af CO₂-emissioner, elektrisk rækkevidde, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet.

Ændringsforslag

2. Denne forordning fastsætter **desuden** regler for den første emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, markedsovervågning, holdbarheden af forureningsbegrænsende systemer og traktionsbatterier, egenmålingssystemer, sikkerhedsbestemmelser til begrænsning af ulovlige indgreb og cybersikkerhedsforanstaltninger samt nøjagtig bestemmelse af CO₂-emissioner **og emissioner af forurenende stoffer**, elektrisk rækkevidde, brændstof- og

energiforbrug og energieffektivitet.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. I denne forordning fastlægges også fælles tekniske krav til og administrative bestemmelser om typegodkendelse vedrørende emissioner i forbindelse med dækslid og markedsovervågning af alle nyfremstillede dæk. Disse aspekter skal der tages hensyn til i tilgift til de tekniske krav til dækket og de administrative bestemmelser i forordning (EU) 2019/2144.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ og N₃ samt påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄ som angivet i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858, herunder køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i en eller flere etaper, og systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.

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

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 2

Kommissionens forslag

2) "første emissionstypelogodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypelogodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypelogodkendelsesattesten og køretøjerne sættes i produktion

Ændringsforslag

2) "første emissionstypelogodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypelogodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypelogodkendelsesattesten og køretøjerne, **motorerne, systemerne eller separate tekniske enheder eller komponenter** sættes i produktion

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 4

Kommissionens forslag

4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC": aktiviteter, der udføres på køretøjer i drift med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning

Ændringsforslag

4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC": aktiviteter, der udføres på køretøjer, **motorer, systemer, separate tekniske enheder eller komponenter** i drift med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 5

Kommissionens forslag

5) "motor": et køretøjs **fremdriftskilde**

Ændringsforslag

5) "motor": et køretøjs **interne forbrændingsmotor (ICEV)**

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 9

Kommissionens forslag

9) "CO₂-emissioner" eller "CO₂":
emissioner af carbondioxid fra
***motorkøretøjets eller motorens
udstødningsrør***

Ændringsforslag

9) "CO₂-emissioner" eller "CO₂":
emissioner af carbondioxid fra
udstødningsrøret

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10

Kommissionens forslag

10) "nitrogenoxider" eller "NO_x":
summen af ***nitrogenoxider***, der udledes fra
udstødningsrøret

Ændringsforslag

10) "nitrogenoxider" eller "NO_x":
summen af ***nitrogenoxid (NO) og
nitrogendioxid (NO₂)***, der udledes fra
udstødningsrøret

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 18

Kommissionens forslag

18) "ikke-methan carbonhydrider" eller
"NMHC": de samlede carbonhydrider, der
udledes fra udstødningsrøret, bortset fra
methan

Ændringsforslag

18) (*Vedrører ikke den danske tekst*)

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 24

Kommissionens forslag

24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at bestemme CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer **"energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj**

Ændringsforslag

24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at bestemme CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 24 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

24a) "energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 29

Kommissionens forslag

29) "dækslid": massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, og som udledes til omgivelserne

Ændringsforslag

29) "dækslid": massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, **jf. det arbejde der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifters (WP29's) fælles GRBP/GRPE-Taskforce om Dækslid**, og som udledes til omgivelserne

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 34

Kommissionens forslag

34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj

Ændringsforslag

34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj, **og som er installeret i køretøjet på tidspunktet for dets første registrering**

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 36

Kommissionens forslag

36) **"adaptiv kontrolfunktion": et system, der foretager justeringer i motoren, forureningskontrollsystemer eller andre køretøjsparametre med det formål at forbedre brændstof- eller energiforbruget og effektiviteten af det forureningsbegrænsende system baseret på den forventede brug af køretøjet**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 38

Kommissionens forslag

38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af

Ændringsforslag

38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at **overvåge emissioner og** detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af

sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst

sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 39

Kommissionens forslag

39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller energiforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet,

Ændringsforslag

39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller energiforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet **samt med henblik på tekniske kontroller**

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 44

Kommissionens forslag

44) "ulovlige indgreb": de erhvervsdrivendes eller uafhængige aktørers inaktivering eller ændring af motoren, køretøjets forureningsbegrænsende anordning og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM eller OBD/OBM, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data

Ændringsforslag

44) "ulovlige indgreb": de erhvervsdrivendes eller uafhængige aktørers inaktivering eller ændring af motoren **eller elmotoren**, køretøjets forureningsbegrænsende anordning og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM eller OBD/OBM, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 47 – indledning

Kommissionens forslag

47) "fabrikant af små mængder køretøjer": en fabrikant, der fremstiller under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M₁ eller 22 000 nye **motorkøretøjer** i klasse N₁, som registreres i Unionen i hvert kalenderår, og som:

Ændringsforslag

47) "fabrikant af små mængder køretøjer": en fabrikant, der fremstiller under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M₁ eller 22 000 nye **motorkøretøjer** i klasse N₁, **eller 600 nye køretøjer i alt fra kategori M₂, M₃ og 6 900 nye køretøjer i alt fra kategori N₂ and N₃**, som registreres i Unionen i hvert kalenderår, og som:

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 63

Kommissionens forslag

63) "mærkeeffekt" eller "Prated": motorens maksimale nettoeffekt i kW

Ændringsforslag

63) "mærkeeffekt" eller "P_{rated}": motorens **eller elmotorens** maksimale nettoeffekt i kW

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 65

Kommissionens forslag

65) "traktionsbatteri": et batterisystem, der oplagrer energi med det hovedformål at drive køretøjet

Ændringsforslag

65) "traktionsbatteri": et batterisystem, der oplagrer energi med det hovedformål at drive køretøjet, **herunder dets batteristyringssystem**

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 65 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

65a) "batteristyringssystem": en elektronisk enhed, der kontrollerer eller styrer batteriers elektriske og termiske funktioner med henblik på at sikre et batteris sikkerhed, ydeevne og levetid, styrer og lagrer data for de parametre, der anvendes til bestemmelse af batteriets sundhedstilstand og forventede levetid, jf. bilag VII til forordning (EU) 2023/1542, og kommunikerer med det køretøj, som batteriet er indbygget i, eller med en offentlig eller privat ladeinfrastruktur

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 67

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et nulemissionskøretøj kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et nulemissionskøretøj **eller et køretøj i nulemissionstilstand** kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken **på en ikke-ICEV** er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 71

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i digital format, der indeholder **oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet, herunder**

71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i digital format, der indeholder **alle oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere de afprøvede værdier, som fabrikkerne har angivet, i**

emissionsgrænser for forurenende stoffer, CO₂-emissioner, brændstofforbrug, energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt, batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier

forbindelse med typegodkendelse

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 72

Kommissionens forslag

72) "føreradvarselssystem for **emissionsoverskridelser**": et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om **emissionsoverskridelser** og håndhæve reparationer

Ændringsforslag

72) "føreradvarselssystem for **udstødningsemmissionsoverskridelser**": et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om **udstødningsemmissionsoverskridelser** og håndhæve reparationer

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 77

Kommissionens forslag

77) "**vinterdæk**": et dæk, hvis **slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

78a) "isdæk": et vinterdæk i klasse C1 til krævende sneforhold, som desuden er konstrueret til vejbelægninger, der er dækket af is, og som opfylder kravene i FN-regulativ nr. 117

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. **Fabrikkerne** sikrer, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. **Fra de specifikke anvendelsesdatoer fastsat i denne forordning sikrer fabrikkerne**, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer, **dæk** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under **udvidede** kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III.

Ændringsforslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under **ét udvidet** kørselsforhold **ad gangen**, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III.

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Emissionerne under regenerering af forureningsbegrænsende systemer **medtages** som et vægtet gennemsnit baseret på regenereringens hyppighed og varighed.

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I.

Ændringsforslag

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, **under prøvningsbetingelserne, der er fastsat i bilag III.**

Ændringsforslag 62

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra a

Kommissionens forslag

a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til **emissionsoverskridelser**, med henblik på at fremme reparationer

Ændringsforslag

a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til **udstødningsemissionsoverskridelser, eller fejl i andre komponenter** med henblik på at fremme reparationer

Ændringsforslag 63

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag

b) egenmålingssystemer, der kan detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne

Ændringsforslag

b) egenmålingssystemer, der kan detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne **inden for egenmålingernes tolerancebredde eller nulemissionstilstanden**

Ændringsforslag 64

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra d

Kommissionens forslag

d) enhed til overvågning af traktionsbatteriets sundhedstilstand **og emissionssystemerne**

Ændringsforslag

d) **enhed til overvågning af traktionsbatteriets sundhedstilstand**

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra e

Kommissionens forslag

e) systemer, der advarer føreren om overskridelse af *emissioner*

Ændringsforslag

e) systemer, der advarer føreren om overskridelse af *udstødningsemmissioner*

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra g

Kommissionens forslag

g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCEM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

Ændringsforslag

g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data *sammen med godkendelsesnummeret og typegodkendelsesvarianten*, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCEM-data med henblik på *evt.* periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner, *og også til at stille tredjepartstjenester til rådighed for brugeren af køretøjet med henblik på at forbedre brugen af køretøjet, reducere dets energiforbrug og emissioner eller forlænge levetiden af dets batteri under anvendelse.*

Ændringsforslag 67

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 7 – litra d

Kommissionens forslag

d) kilometertæller *og*

Ændringsforslag

d) kilometertæller

Ændringsforslag 68

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 7 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) elektriske motorstyreenheder m.m.

Ændringsforslag 69

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 7 – litra e b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

eb) sikkerhedssystemer til køretøjer.

Ændringsforslag 70

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 8

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

8. Fabrikanten skal ***så vidt muligt*** forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7, ***på grundlag af den bedste tilgængelige viden på tidspunktet for typegodkendelsen***. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten ***træffe alle mulige foranstaltninger under hensyntagen til det tekniske stade til at*** fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændringsforslag 71

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 8 a (nyt)

8a. Fabrikanter sikrer uafhængige operatørers adgang til de nødvendige oplysninger, redskaber og processer for at udvikle kompatible udskiftningsdele til eftermarkedet, som opfylder fabrikantens tekniske krav, og muligheden for at installere og aktivere disse dele i køretøjet, herunder OBM-relaterede komponenter, i overensstemmelse med de af fabrikanten gennemførte foranstaltninger mod ulovlige indgreb.

I forbindelse med overvejelser om at tilbageholde sådanne oplysninger, redskaber og processer for at modvirke ulovlige indgreb påviser køretøjsfabrikanterne, at tilbageholdelse af de pågældende oplysninger, redskaber og processer vil være et forholdsmæssigt middel til at modvirke de pågældende ulovlige indgreb. De undersøger derfor navnlig, om mindre restriktive foranstaltninger ville være tilstrækkelige.

Ændringsforslag 72

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 10

Kommissionens forslag

10. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurer, prøvninger og metoder til kontrol af overholdelsen af kravene i stk. 1-9. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 73

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Fabrikkerne kan betegne de køretøjer, de fremstiller, som "Euro 7+ køretøjer", hvis disse køretøjer opfylder følgende krav: **udgår**

a) for ICEV og NOVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, og en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner

b) for OVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner og batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II

c) for PEV ved at erklære en batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II.

Ændringsforslag 74

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Disse køretøjers overensstemmelse med forskrifterne i punkt 1 kontrolleres i forhold til de erklærede værdier. **udgår**

Ændringsforslag 75

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 3

3. Fabrikkerne kan betegne køretøjer som "Euro 7A-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med adaptive kontrolfunktioner. Anvendelsen af adaptive kontrolfunktioner skal påvises over for de typegodkendende myndigheder under typegodkendelsen og verificeres under køretøjets levetid som angivet i tabel 1, bilag IV.

udgår

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 4

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

udgår

Ændringsforslag 77

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 5

5. Fabrikker kan fremstille køretøjer, der kombinerer to eller flere af de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1, 2 eller 3, og angive dem ved hjælp af en

udgår

*kombination af symboler og bogstaver
såsom "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro
7+AG" eller "Euro 7AG".*

Ændringsforslag 78

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6. *For køretøjer i klasse N_2 med en maksimal vægt på mellem 3,5 og 4,0 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N_1 , kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypogodkendelse for et køretøj i klasse N_1 . Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".*

udgår

Ændringsforslag 79

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 80

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Fabrikanterne skal sikre, at OBFCEM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, opfylder bestemmelserne i denne forordning, så længe køretøjet er i brug.

Ændringsforslag 81

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. De krav, der er omhandlet i **punkt** 1-3, finder anvendelse på køretøjer for alle typer brændstof eller energikilder, som de drives af. De samme krav gælder også for alle separate tekniske enheder og komponenter, der er beregnet til sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 82

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6 – indledning

Kommissionens forslag

6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:

Ændringsforslag 83

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag

b) formidle data om køretøjets **emissionsadfærd**, herunder data om

3. Fabrikanterne skal sikre, at **udformningen og funktionaliteten af** OBFCEM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, opfylder bestemmelserne i denne forordning **og ikke deaktiveres**, så længe køretøjet er i brug.

Ændringsforslag

4. De krav, der er omhandlet i **stk.** 1-3, finder anvendelse på køretøjer for alle typer brændstof eller energikilder, som de drives af. De samme krav gælder også for alle separate tekniske enheder og komponenter, der er beregnet til sådanne køretøjer.

6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:

Ændringsforslag

b) formidle data om køretøjets **udstødningsemmissionsadfærd**, herunder

forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden⁵⁵, ⁵⁶ ;

data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden⁵⁵, ⁵⁶ **eller med henblik på at detektere ulovlige indgreb og udbyde tredjepartstjenester, der hjælper brugeren af køretøjet med at reducere emissioner i brugsfasen**

⁵⁵ *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).*

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).*

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

Ændringsforslag 84

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 – litra c

Kommissionens forslag

c) **udløse** reparation af køretøjet, når føreradvarelssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.

Ændringsforslag

c) **opfordre til** reparation af køretøjet, når føreradvarelssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.

Ændringsforslag 85

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere **de** køretøjsdata,

Ændringsforslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere **alle lovpligtige**

som de registrerer via OBD-porten og trådløst.

relevante køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst, *under overholdelse af forordning (EU) 2016/679*.

Ændringsforslag 86

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, **skal** fabrikkerne **straks træffe** de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikker eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, **træffer** fabrikkerne de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikker eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed **og Kommissionen** om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag 87

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 9

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

stk. 2.

Ændringsforslag 88

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE, CO₂-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.
Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.

Ændringsforslag 89

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj og udlevere dette pas til køberen af ***køretøjet sammen med*** køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Ændringsforslag 90

Ændringsforslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE, CO₂-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriers holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.

Ændringsforslag

4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj, ***som skal formidles på salgsstedet sammen med køretøjet,*** og udlevere dette pas til køberen af køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. **Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger prøvnings- og overensstemmelsesverifikation samt procedurer vedrørende emissionstypogodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, overensstemmelseserklæring og EVP i henhold til stk. 1-4. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.**

Ændringsforslag

5. **Fabrikanter udsteder et ajourført EVP efter overensstemmelseskontroller efter ibrugtagning med angivelse af de ajourførte værdier for de oplysninger, der er omhandlet i denne forordnings artikel 3, nr. 71). I overensstemmelse med forordning (EU) 2018/858 og direktiv 2014/45/EU skal fabrikanter gøre det muligt for kompetente myndigheder og prøvningscentre at aktualisere EVP med korrekte data fra OBD-porten og køretøjets OBFCM-anordning.**

Ændringsforslag 91

Forslag til forordning

Artikel 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 7a

Særlige bestemmelser vedrørende dækslid på køretøjer

Efter offentliggørelsen af de relevante ensartede bestemmelser i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16, som supplerer denne forordning, ved at fastsætte metoder og grænseværdier for måling af slidemission pr. dækkategori med henblik på typegodkendelse, som skal henviser til de ensartede bestemmelser og undtagelser, der skal fastsættes i WP29 vedrørende godkendelse af dæk for så vidt angår typegodkendelse af dækkets slidemissioner.

Hvis der ikke er fastsat ensartede bestemmelser i WP29 senest den 30. juni 2026 for C1-dæk og senest den 31. december 2035 for C2- og C3-dæk, foretager Kommissionen en revision og, hvis det er relevant, udvikler en metode til måling af dækslid og definerer grænseværdier for slid på dæk på grundlag af andre eksisterende avancerede metoder. Efter denne revision og, hvis det er relevant, vedtager Kommissionen delegerede retsakter senest den 30. oktober 2026 i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at præcisere sådanne metoder og fastsætte grænseværdier for slidemission pr. dækkategori.

Ændringsforslag 92

Forslag til forordning Artikel 8 – overskrift

Kommissionens forslag

Særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer

Ændringsforslag

Særlige regler for fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer

Ændringsforslag 93

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. For så vidt angår emissioner af forurenende stoffer kan fabrikanter af små mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning,

Ændringsforslag

1. For så vidt angår emissioner af forurenende stoffer kan fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse

jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af produktionens overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. 4, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag 94

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 95

Forslag til forordning Artikel 9 – overskrift

Kommissionens forslag

Særlige regler for etapevise køretøjer

Ændringsforslag 96

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. **Ved typegodkendelse af etapevise køretøjer er fabrikanter af anden eller**

efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af produktionens overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. 6, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

Særlige regler for etapevis typegodkendelse af køretøjer

Ændringsforslag

1. **De særlige bestemmelser i bilag V – Tabel 3, 4 og 5 finder anvendelse på**

efterfølgende etaper ansvarlige for emissionstypelogodkendelsen, hvis de ændrer en hvilken som helst del af køretøjet, som ifølge de data, der er fremlagt af fabrikkerne i den foregående etape, kan påvirke emissionerne eller batteriers holdbarhed.

etapevis færdigopbyggede køretøjer.

Ændringsforslag 97

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikkerne i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 98

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. De nationale godkendende myndigheder træffer foranstaltninger for at meddele emissionstypelogodkendelser for køretøjstyper, komponenter og separate tekniske enheder og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere, om fabrikkerne opfylder kravene til produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning i overensstemmelse med

Ændringsforslag

1. De nationale godkendende myndigheder træffer foranstaltninger for at meddele emissionstypelogodkendelser for køretøjstyper, **systemer**, komponenter og separate tekniske enheder og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere, om fabrikkerne opfylder kravene til produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning i overensstemmelse med

bilag V.

bilag V.

Ændringsforslag 99

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. I forbindelse med udførelsen af prøvninger, kontroller og syn bør nationale myndigheder og testcentre ajourføre miljøkøretøjspasset (EVP'et) med aktuelle værdier for de oplysninger, der er omhandlet i artikel 3, nr. 71).

Ændringsforslag 100

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Med virkning fra 24 måneder efter ikrafttrædelsen af al sekundær lovgivning og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter og separate tekniske enheder skal de nationale godkendelsesmyndigheder af grunde, der vedrører CO₂ og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriers holdbarhed, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 101

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Med virkning fra **den 1. juli 2025**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-**emissioner** og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriers holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

4. Med virkning fra **36 måneder efter ikrafttrædelsen af al sekundær lovgivning og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter samt separate tekniske enheder**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-**emissioner** og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriers holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 102

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Med virkning fra 48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning og i henhold til de særlige bestemmelser for systemer, komponenter og separate tekniske enheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, skal de nationale godkendende myndigheder af grunde, der vedrører CO₂ og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug, energieffektivitet eller batteriers holdbarhed, nægte at meddele EU-emissionstypogodkendelse eller national emissionstypogodkendelse, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 103

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. **Med virkning fra den 1. juli 2027** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller **batteriets holdbarhed**, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

5. **Fra 60 måneder efter ikrafttrædelsen af al sekundær lovgivning og i henhold til de særlige bestemmelser for systemer, komponenter og separate tekniske enheder** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug, **energieffektivitet** eller **batteriers holdbarhed**, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne **motorer, køretøjer eller påhængskøretøjer**.

Ændringsforslag 104

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. **Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative og tekniske elementer, der er nødvendige for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere overholdelsen af stk. 1, samt de tekniske elementer, der kræves i forbindelse med markedstilsyn i henhold til stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren,**

Ændringsforslag

udgår

jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag 105

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Med virkning fra **den 1. juli 2025** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁ eller N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er **en type, der er godkendt** i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

1. Med virkning fra **24 måneder efter ikrafttrædelsen af al sekundær lovgivning** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁ eller N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er **typegodkendt** i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 106

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra **den 1. juli 2027** er salg og installation af et system, en komponent eller en **separate** teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ **eller** N₃, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

2. Med virkning fra **48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning** er salg og installation af et system, en komponent eller en **separat** teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ **og påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄**, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 107

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. *Med virkning fra 12 måneder efter vedtagelsen af den delegerede retsakt om typegodkendelse af C1-dæk for så vidt angår grænseværdierne for slidemissioner i overensstemmelse med artikel 7a meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye dæktyper, hvis det er i overensstemmelse med denne forordning, og nægter at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder for nye dæktyper, der ikke er i overensstemmelse med denne forordning.*

Med virkning fra 36 måneder efter vedtagelse af den delegerede retsakt for typegodkendelse af C1-dæk med hensyn til slidemissioner i overensstemmelse med artikel 7a, afviser nationale myndigheder at give typegodkendelse eller typegodkendelse til nye C1-dæk, som ikke overholder denne forordning. C1-dæk, som blev produceret inden ikrafttrædelsestidspunktet, der er fastsat i dette afsnit, og som ikke overholder kravene i denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, må sælges i en periode på højst 30 måneder.

Ændringsforslag 108

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ulovlige indgreb, der resulterer i emissioner, som overskrider de grænser, der er fastsat i bilag I, medfører, at køretøjet ikke længere opfylder kravene i denne forordning.

Ændringsforslag 109

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Manglende overholdelse som følge af ulovlige indgreb skal medføre, at de nationale kompetente myndigheder vedtager passende korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelser, og økonomiske sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

Ændringsforslag 110

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. De nationale myndigheder skal i forbindelse med overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning eller markedsovervågning kontrollere, om fabrikanten af køretøjer korrekt har installeret føreradvarselssystemer for emissionsoverskridelser og ***føreradvarselssystemer*** for lavt reagensniveau, og om køretøjerne kan manipuleres.

2. De nationale myndigheder skal i forbindelse med overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning eller markedsovervågning kontrollere ***kvaliteten af den anvendte reagens***, om fabrikanten af køretøjer korrekt har installeret føreradvarselssystemer for emissionsoverskridelser og ***føreradvarselssystemer for*** lavt reagensniveau, og om køretøjerne kan manipuleres.

Ændringsforslag 111

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen eller tredjeparter

1. Kommissionen eller tredjeparter

kan i overensstemmelse med artikel 9 og artikel 13, stk. 10, i forordning (EU) 2018/858 **udføre** overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedsovervågningskontrol, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V, for at verificere, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 112

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

udfører i overensstemmelse med artikel 9 og artikel 13, stk. 10, i forordning (EU) 2018/858 overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedsovervågningskontrol, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V, for at verificere, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag

2a. Kommissionen overvåger løbende situationen på EU-plan med henblik på at identificere omgåelsespraksis og manglende overensstemmelse. Når den støder på manglende opfyldelse af kravene, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport samt efterfølgende et lovgivningsforslag, hvis det er relevant, for at håndtere og udrydde de risici, der er forbundet med denne manglende opfyldelse af kravene.

Ændringsforslag 113

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i **artikel 4**, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i **artikel 4**, kan foretages af Kommissionen og tredjeparter, også som

Ændringsforslag

2. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i **denne forordning**, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i **denne forordning**, kan foretages af Kommissionen og tredjeparter, også som

anført i bilag V.

anført i bilag V.

Ændringsforslag 114

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypelogodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende ***procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypelogodkendelse, prøvningsmetoder***, administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypelogodkendelser, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:

Ændringsforslag

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypelogodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypelogodkendelser, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:

Ændringsforslag 115

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) system, der advarer føreren om overskridelse af emissioner

Ændringsforslag 116

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra d b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

db) føreradvarselssystem for lavt reagensniveau

Ændringsforslag 117

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra e

Kommissionens forslag

e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer

Ændringsforslag

e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, **idet der tages højde for eftermarkedskrav og tilvejebringelse alle nødvendige oplysninger, værktøjer og processer for uafhængige aktører til udvikling og montering af udskiftningsdele, og sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer**

Ændringsforslag 118

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra g

Kommissionens forslag

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele

Ændringsforslag

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele **med hensyn til partikeludledning for alle køretøjsklasser, samtidig med at der tages højde for andre systemer i køretøjer, som bidrager til bremsning af køretøjer**

Ændringsforslag 119

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele til eftermontering på køretøjer, der allerede er bragt i omsætning, for at reducere emissioner fra bremsning betydeligt

Ændringsforslag 120

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypogodkendelse og prøvningsmetoder for alle faser af emissionstypogodkendelsen, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:

- a) køretøjer i klasse M_1 og N_1**
- b) køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 , N_3**
- c) motorer anvendt i køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 og N_3**
- d) OBM-/OBD-systemer**
 - da) system, der advarer føreren om overskridelse af emissioner**
 - db) føreradvarselssystem for lavt reagensniveau**
- e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, idet der tages højde for eftermarkedskrav og tilvejebringelse alle nødvendige oplysninger, værktøjer og processer for uafhængige aktører til udvikling og montering af udskiftningsdele, og til sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer**
- f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningsystemer og dele dertil**
- g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele**
 - ga) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele til eftermontering på køretøjer, der allerede er bragt i omsætning, for at reducere emissioner fra**

bremssning betydeligt

- h) dæktyper med hensyn til dækslid*
- i) køretøjer i klasse M₁ og N₁*
- j) CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for køretøjer i klasse M₁ og N₁ og bestemmelser for OBFCM*
- k) CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, energieffektivitet for påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄ og bestemmelser for OBFCM.*

Ændringsforslag 121

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – indledning

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage **delegerede retsakter** for alle faser af emissionstypogodkendelsen, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:

Ændringsforslag 122

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- ba) metoder til typogodkendelsen af relevante hybridteknologier for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃*

Ændringsforslag 123

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra g

Kommissionens forslag

g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremses, herunder metoder for **tunge køretøjer**, emissioner af bremsepartikler ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning

Ændringsforslag

g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremses, herunder metoder for **køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃**, emissioner af bremsepartikler ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning

Ændringsforslag 124

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra j

Kommissionens forslag

j) **OBFCM-udstyr**, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og trådløs kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændringsforslag

j) **egenskaber for og ydeevne af OBFCM-anordninger**, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og trådløs kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændringsforslag 125

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra l

Kommissionens forslag

l) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer

Ændringsforslag

l) metoder **og krav** til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer **og kvaliteten af reagenser**

Ændringsforslag 126

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra o

Kommissionens forslag

o) metoder til vurdering af, om *de* køretøjstyper, *der er godkendt under betegnelse*ne i artikel 5, fungerer korrekt

Ændringsforslag

o) metoder til vurdering af, om køretøjstyper fungerer korrekt

Ændringsforslag 127

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra p

Kommissionens forslag

p) kontrol af overensstemmelse med *bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, og* prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer

Ændringsforslag

p) kontrol af overensstemmelse med prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer

Ændringsforslag 128

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra s

Kommissionens forslag

s) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier

Ændringsforslag

s) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier *og til i denne forordning at overføre de krav, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 og artikel 5, stk. 11, i forordning (EU) 2017/1151, der er gældende for køretøjer i klasse M₁ og N₁, og i UNECE-regulativ nr. 49, version 6, bilag 10, punkt 5.1.2, der er gældende for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃*

Ændringsforslag 129

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra t

Kommissionens forslag

t) *metoder til måling af dækslid*

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 130

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra v

Kommissionens forslag

v) administrative krav til og dokumentation for emissionstypogodkendelse

Ændringsforslag

v) administrative krav til og dokumentation for emissionstypogodkendelse **og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på verifikation af overensstemmelse**

Ændringsforslag 131

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra w

Kommissionens forslag

w) *rapporteringsforpligtelser*, hvor det er relevant.

Ændringsforslag

w) *format- og datarapporteringsforpligtelser*, hvor det er relevant

Ændringsforslag 132

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

5. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 3, litra a)-f), og stk. 3, litra i)-k), og de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 3a, litra a)-f), og stk. 3a, litra i)-k), og stk. 4, litra a)-f), og stk. 4, litra j)-w), vedtages senest den... [12 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 3, litra g)-h), og de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 3a, litra g)-h), og stk. 4, litra g)-i), vedtages uden unødigt forsinkelse efter offentliggørelsen af de relevante ensartede bestemmelser i WP29.

Ændringsforslag 133

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre **følgende**:

Ændringsforslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre **denne forordning således**:

Ændringsforslag 134

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-køretøjer

Ændringsforslag

a) bilag III, **tabel 2**, for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-køretøjer

Ændringsforslag 135

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-bremser eller -dæk

Ændringsforslag

b) bilag III, **tabel 4 og 5**, for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-bremser eller -dæk

Ændringsforslag 136

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

d) *artikel 5 ved at indføre valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter.*

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 137

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) hvis det er relevant, fastsætte grænseværdier for dækslid for dæktyperne i bilag I, såfremt der ikke er fastsat ensartede forskrifter i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) inden den relevante frist i artikel 7a

Ændringsforslag 138

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og en rapport **om holdbarheden** af tunge **køretøjer**, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet

Ændringsforslag

d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M₃, N₂ og N₃ og **konklusionerne i** en rapport **med vurdering** af tunge **køretøjers holdbarhed med hensyn til emissioner**, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet

Ændringsforslag 139

Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2 – litra e

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 140

Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen vedtager de delegerede retsakter, der er omhandlet i litra a) -c), uden unødigt forsinkelse efter offentliggørelsen af de relevante ensartede forskrifter i FN's WP29. Såfremt der ikke er fastsat ensartede forskrifter i FN's WP.29. senest den 30. juni 2026 for C1-dæk og senest den 31. december 2035 for C2- og C3-dæk, finder artikel 7a i denne forordning anvendelse.

Ændringsforslag 141

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [...] [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændringsforslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel **14, stk. 3a, artikel 14, stk. 4, og artikel 15**, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [...]. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændringsforslag 142

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Den i artikel 15 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændringsforslag

3. Den i artikel **14, stk. 3a, artikel 14, stk. 4, og artikel 15** omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændringsforslag 143

Forslag til forordning
Artikel 16 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 15 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændringsforslag

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til **artikel 14, stk. 3a, artikel 14, stk. 4**, og artikel 15 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændringsforslag 144

Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

2. Senest den 1. september 2031 forelægger Kommissionen i overensstemmelse med oplysningerne i stk. 1 en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og for Rådet om anvendelsen af denne forordning, **herunder en evaluering af de opnåede reduktioner af udstødnings- og ikkeudstødningsmissioner og en vurdering af dens bidrag til opfyldelsen af standarderne for luftforurening, der er fastsat i [XXX forslag til omarbejdning af direktivet om luftkvalitet]**

Ændringsforslag 145

Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Inden udgangen af 2031 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af tunge køretøjers holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner.

Ændringsforslag 146

Forslag til forordning Artikel 19 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 147

Forslag til forordning Artikel 19 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 148

Forslag til forordning Artikel 20 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse fra **den 1. juli 2025** for køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og **fra 1. juli 2027** for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate

Ændringsforslag

Den finder anvendelse fra **24 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning for nye typer** køretøjer i klasse M₁ og N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og **36**

tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer **og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.**

måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant afledt ret for nye køretøjer i klasse M₁ og N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer.

Den finder anvendelse 48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning for nye type køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄ og 60 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant afledt ret for nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄.

Ændringsforslag 149

Forslag til forordning Artikel 20 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 150

Forslag til forordning Bilag I – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>				
Tabel 1: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med intern forbrændingsmotor				
Forurenende emissioner	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	<i>Kun for køretøjer i klasse N₁ med et effekt/masseforhold¹ på under 35 kW/t</i>	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for køretøjer i klasse N ₁ <i>med et effekt/masseforhold</i>

				<i>på under 35 kW/t</i>
	pr. km	pr. km	pr. kørsel	pr. kørsel
NO _x i mg	60	75	600	750
PM i mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ i antal	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO i mg	500	630	5000	6300
THC i mg	100	130	1000	1300
NMHC i mg	68	90	680	900
NH ₃ i mg	20	20	200	200

¹ Målt i overensstemmelse med punkt 5.3.2 i FN/ECE-regulativ nr. 85 for så vidt angår ICEV'er og PEV'er eller, i alle andre tilfælde, målt i overensstemmelse med en af prøvningsprocedurerne i punkt 6 i FN's globale tekniske forskrift 21

<i>Ændringsforslag</i>								
Tabel 1: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med intern forbrændingsmotor								
	Køretøjer i klasse M ₁	<i>N1 (klasse I)</i>	<i>N1 (klasse II)</i>	<i>N1 (klasse III)</i>	Emissions budget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	<i>Emissions budget for alle kørsler under 10 km for N1 (klasse I)</i>	Emissions budget for alle kørsler under 10 km, alene for N1 (<i>klasse II</i>)	<i>Emissions budget for alle kørsler under 10 km, alene for N1 (klasse III)</i>
<i>Masse i køreklares stand (MRO) i kg</i>	-	<i>For køretøjer i klasse N₁ med MRO ≤ 1280</i>	<i>For køretøjer i klasse N₁ med 1280-MRO ≤ 1735</i>	<i>For køretøjer i klasse N₁ med 1735 < MRO</i>	-	<i>For køretøjer i klasse N₁ med MRO ≤ 1280</i>	<i>For køretøjer i klasse N₁ med 1280-MRO ≤ 1735</i>	<i>For køretøjer i klasse N₁ med 1735 < MRO</i>
Emissioner af forurenende stoffer	pr. km	<i>pr. km</i>	pr. km	<i>pr. km</i>	pr. kørsel	pr. kørsel	pr. kørsel	pr. kørsel
NO _x i mg	60	60	75	82	600	600	750	820
PM i mg	4,5	4,5	4,5	4,5	45	45	45	45
PN ₁₀ i #	6×10 ¹¹	6×10¹¹	6×10 ¹¹	6×10¹¹	6×10 ¹²	6×10¹²	6×10 ¹²	6×10¹²

CO i mg	500	500	630	740	5000	5000	6300	7400
THC i mg	100	100	130	160	1000	1000	1300	1600
NMHC i mg	68	68	90	108	680	680	900	1080
NH ₃ i mg	20	20	20	20	200	200	200	200

Ændringsforslag 151

Forslag til forordning

Bilag I – Tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>				
Tabel 2: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer				
Forurenende emissioner	<i>Kolde emissioner</i> ¹	<i>Varme emissioner</i> ²	<i>Emissionsbudget for alle kørsler under 3 * WHTC lang</i>	<i>Fakultative emissionsgrænser for tomgang</i> ³
	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. time</i>
NO _x i mg	350	90	150	5000
PM i mg	12	8	10	
PN ₁₀ i antal	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO i mg	3500	200	2700	
NMOG i mg	200	50	75	
NH ₃ i mg	65	65	70	
CH ₄ i mg	500	350	500	
N ₂ O i mg	160	100	140	
HCHO i mg	30	30		
¹ <i>Kolde emissioner henviser til den 100. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer, eller WHTC_{cold} for motorer</i>				
² <i>Varme emissioner henviser til den 90. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer, eller WHTC_{hot} for motorer</i>				
³ <i>Finder kun anvendelse, hvis der ikke forefindes et system, som automatisk lukker motoren ned efter 300 sekunder</i>				

<i>Ændringsforslag</i>		
Tabel 2: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer		
Forurenende emissioner	<i>WHSC (KT) og WHTC (KT og ST)</i>	<i>Emissioner ved faktisk kørsel (RDE)</i>

	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. kWh</i>
NO _x i mg	200	260
PM i mg	8	10
PN ₁₀ i #	6x10¹¹	7.8x10¹¹
CO i mg	1500	1950
NMOG i mg	75	98
NH ₃ i mg	60	78
CH ₄ i mg	500	650
N ₂ O i mg	160	280
HCHO i mg	30	39

Ændringsforslag 152

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 4 – overskrift

Kommissionens forslag

Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse indtil den 31. december 2034

Ændringsforslag

Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standardkørecyklussen **for køretøjer med intern forbrændingsmotor**, der finder anvendelse indtil den 31. december 2034

Ændringsforslag 153

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 4 a (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>

<i>Ændringsforslag</i>			
Tabel 4a: Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standardkørecyklussen for rent elektriske køretøjer, brændselscellekøretøjer og hybride elkøretøjer, der finder anvendelse indtil den 31. december 2029			
<i>Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj</i>	<i>Køretøjer i klasse M₁ og N₁</i>	<i>Køretøjer i klasse M₂ og M₃</i>	<i>Køretøjer i klasse N₂ og N₃</i>
<i>Emissioner af bremsepartikler (PM10)</i>	3		
<i>Emissioner af bremsepartikler (PN)</i>			

Ændringsforslag 154

Forslag til forordning Bilag I – tabel 4 b (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>

<i>Ændringsforslag</i>			
Tabel 4b: Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standardkørecyklussen for rent elektriske køretøjer, brændselscellekøretøjer og hybride elkøretøjer, der finder anvendelse fra den 1. januar 2030			
<i>Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj</i>	<i>Køretøjer i klasse M₁ og N₁</i>	<i>Køretøjer i klasse M₂ og M₃</i>	<i>Køretøjer i klasse N₂ og N₃</i>
<i>Emissioner af bremsepartikler (PM₁₀)</i>			
<i>Emissioner af bremsepartikler (PN)</i>			

Ændringsforslag 155

Forslag til forordning Bilag I – tabel 5

<i>Kommissionens forslag</i>			
Tabel 5: Euro 7-grænseværdier for bremsepartikelemissioner, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035			
Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Køretøjer i klasse M ₂ og M ₃	Køretøjer i klasse N ₂ og N ₃
Bremspartikelemissioner (PM ₁₀)	3		
Bremspartikelemissioner (PN)			

<i>Ændringsforslag</i>			
Tabel 5: Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i <i>standardkørecyklussen for alle køretøjer</i>, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035			
Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Køretøjer i klasse M ₂ og M ₃	Køretøjer i klasse N ₂ og N ₃
Emissioner af bremsepartikler (PM ₁₀)			

Emissioner af bremsepartikler (PN)			
------------------------------------	--	--	--

Ændringsforslag 156

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 6

<i>Kommissionens forslag</i>			
Tabel 6: Euro 7-grænseværdier for dækafslidning			
<i>Mistet dækmasse i g/1000 km</i>	<i>C1-dæk</i>	<i>C2-dæk</i>	<i>C3-dæk</i>
<i>Normale dæk</i>			
<i>Vinterdæk</i>			
<i>Specialdæk</i>			

<i>Ændringsforslag</i>				
Tabel 6: <i>Euro 7-prøvningsmetoder, -grænseværdier og -gennemførelsestidsplan for dækslid</i>				
<i>FN-regulativ nr.</i>	<i>Emne</i>	<i>Ændringsserie offentliggjort i EUT</i>	<i>EUT-henvisning</i>	<i>Anvendelsesområde omfattet af nuværende og fremtidige FN WP29-regulativer</i>
[1xx]	<i>Dæk for så vidt angår slid</i>	<i>Ændringsserie 00</i>	<i>EUT L xxx af xx.x.20XX, s. x</i>	<i>C1, C2*, C3*</i>
<i>* I fremtiden vil De Forenede Nationer (FN) udvide udviklingen af en passende prøvningsmetode og grænseværdier for vurdering af slidstyrke for dækklasse C2 og C3.</i>				

Ændringsforslag 157

Forslag til forordning

Bilag II – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
Tabel 1: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M ₁			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*

OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

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

Ændringsforslag

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

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 200 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	85 %	75 %	
PEV	85 %	75 %	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 200 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændringsforslag 158

Forslag til forordning

Bilag II – tabel 2

Kommissionens forslag

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

Mindstekrav til	Påbegyndelse af	Køretøjer, der er	Køretøjer op til
-----------------	-----------------	-------------------	------------------

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

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

Ændringsforslag

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

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 200 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 200 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændringsforslag 159

Forslag til forordning Bilag III – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>		
Tabel 1: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikterne har angivet		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	10 °C til 0 °C eller 35 °C til 45 °C
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under 1 800 m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/h
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	Mere end 20 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	Alle	-
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km
* <i>Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser, medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.</i>		

<i>Ændringsforslag</i>		
Tabel 1: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikterne har angivet		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold ¹
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse) data, der indhentes ved at mere end en af betingelserne i denne kolonne

		<i>finder anvendelse, udelukkes fra prøvningen³</i>
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	- 7 °C til 0 °C eller 35 °C til 38 °C
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under 1 300 m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/t
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	Mellem 20 % og 30 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	Alle ved normal brug² og undtagen tendentios kørsel	Alle ved normal brug² og undtagen tendentios kørsel
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km
¹ Udelukkende en kombination af to udvidede temperatur- og højdeforhold er tilladt.		
² Ved normal brug henviser til kørseldynamikken som fastsat i bilag 9 til FN-regulativ nr. 168.		

Ændringsforslag 160

Forslag til forordning Bilag III – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>		
Tabel 2: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemission for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet		
<i>Parameter</i>	<i>Normale kørselsforhold</i>	<i>Udvidede kørselsforhold*</i>
<i>Divisor ved udvidede kørselsforhold</i>	-	2 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
<i>Omgivende temperatur</i>	- 7 °C til 35 °C	- 10 °C til -7 °C eller 35 °C til 45 °C
<i>Maksimumhøjde over havet</i>	1 600 m	Fra 1 600 m til 1 800 m
<i>Bugsering/aerodynamiske ændringer</i>	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.

Køretøjets nyttelast	Over eller lig med 10 %	Under 10 %
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Forbrændingsmotorens belastning ved koldstart	Alle	-
Kørecyklussens sammensætning	Ved normal brug	-
Mindste antal kilometer	5 000 km for <16 t TPMLM 10 000 km for > 16 t TPMLM	Mellem 3 000 km og 5 000 km for < 16 t TPMLM Mellem 3 000 km og 10 000 km for > 16 t TPMLM

<i>Ændringsforslag</i>	
<p>Tabel 2: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemission for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet</p>	
Laboratoriemåling af udstødningsemissioner	Måling af emissioner ved faktisk kørsel (RDE)
<p><i>For alle udstødningsemissionsprøvninger, der udføres ved hjælp af WHTC/WHSC-prøvningscyklusserne på motorprøvebænk, finder bestemmelserne i FN-regulativ nr. 49¹, bilag 4, anvendelse.</i></p>	<p><i>Bestemmelserne i FN-regulativ nr. 49², bilag 8, finder anvendelse med følgende undtagelser:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Effektgrænseværdien i tabel 1 i bilag III er 0 %. For vinduer, hvor effekten er under 6 %, anvendes 6 % til beregningerne</i> <i>• Overensstemmelsesfaktoren (CF) i tabel 2 i punkt 6.3, hvor værdien = 1,0 anvendes for alle forurenende stoffer. De gældende grænser er RDE-grænseværdierne i bilag I, tabel 2.</i>
<p>¹ <i>Ændringsserie 07 (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1).</i></p> <p>² <i>Ændringsserie 07 (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1).</i></p>	

Ændringsforslag 161

Forslag til forordning Bilag III – tabel 5

<i>Kommissionens forslag</i>		
<p>Tabel 5: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænser for dækslid</p>		
	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃
Prøvning af dækslid	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af

	dækslid under faktisk kørsel	dækslid under faktisk kørsel
--	------------------------------	------------------------------

<i>Ændringsforslag</i>		
Tabel 5: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænser for dækslid		
	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃
Prøvning af dækslid	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel <i>i overensstemmelse med artikel 7a (ny)</i>	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel <i>i overensstemmelse med artikel 7a (ny)</i>

Ændringsforslag 162

Forslag til forordning Bilag IV – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
Tabel 1: Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid			
Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	Køretøjer i klasse M ₁ , N ₁ og M ₂	Køretøjer i klasse N ₂ , N ₃ < 16t, og M ₃ < 7.5t:	Køretøjer i klasse N ₃ > 16t og M ₃ > 7.5t
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	Op til 700 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 200 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 375 000 km	Efter primær levetid og op til 875 000 km

<i>Ændringsforslag</i>			
Tabel 1: Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid			
Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	Køretøjer i klasse M ₁ , N ₁ og M ₂	N ₂ , N ₃ ≤ 16t, M ₃ ≤ 7.5t:	N ₃ > 16t, M ₃ > 7.5t

Primær levetid	Op til 200 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Op til 340 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Op til 750 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 240 000 km eller 12 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 400 000 km eller 12 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 900 000 km eller 17 år, alt efter hvad der indtræffer først

Ændringsforslag 163

Forslag til forordning

Bilag V – tabel 3

<i>Kommissionens forslag</i>			
Tabel 3: Anvendelse af prøvnings , erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ for fabrikanter			
Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav ved den første emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjsklasse (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant)	Påkrævede demonstrationsprøvningskrav for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Produktionens overensstemmelse kun udført på motorniveau	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år
Bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektris	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet

<i>k rækkevidde for et køretøj</i>			
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfrit ⁶
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit ⁶
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<i>Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>
<i>Geofencing-teknologier (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring og påvisning</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>

<i>Ændringsforslag</i>			
Tabel 3: Anvendelse af <i>prøvningskrav</i> , erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ for fabrikanten			
Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav <i>for</i> emissionstypegodken	Prøvning ved produktionens	Prøvning ved overensstemmelse efter

	delse	overensstemmelse	ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO₂-emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien* **	Påkrævet for en motor uden for familien **	
Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃)	Påkrævede demonstrationsprøvnin- ger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser **	Ikke påkrævet	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år **
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvning sprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emissioner af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret **	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸
Holdbarhedsegenskab er med hensyn til emissioner	Erklæring **	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrollsystemer	Erklæring **	Ikke påkrævet **	Valgfrit **
Batteriers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Bestemmelse af effekt	Påkrævet **	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit ²⁸
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<p>* <i>Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.</i></p> <p>** <i>Hvis der er tale om et køretøj med et godkendt motorsystem med hensyn til emissioner, er motorfabrikanten ansvarlig for at udføre denne prøvning.</i></p>			

Ændringsforslag 164

Forslag til forordning

Bilag V – tabel 4

Kommissionens forslag						
Tabel 4: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav <i>ved den første emissionstypogodkendelse</i>	Prøvningskrav ved produktionsoverensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvningskrav i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed <i>i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse</i>	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert	Påkrævede demonstrationsprøvningskrav for alle brændstoffer, for hvilke	(se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle	Valgfrit	Påkrævet/valgfrit	Valgfrit

brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant)	der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper		brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypogodkendelsen			
Bestemmelse af CO ₂ -emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødnings	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit

	røret					
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfr it	Påkrævet	Valgfr it
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfr it	Valgfrit	Valgfr it
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfr it	Påkrævet	Valgfr it
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfr it
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfr it
<i>Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Valgfrit</i>	<i>Valgfr it</i>
<i>Geofencing-teknologier (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring og påvisning</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Påkrævet</i>	<i>Valgfr it</i>

Ændringsforslag

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

Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav for emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvningskrav i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant	Typegodke	Typego	Typegodke	Tredj	Markedsovervå	Tredjeparte

aktør	<i>ndende</i> myndighed	<i>dkende</i> <i>nde</i> myndig hed	<i>ndende</i> myndighed	eparte r og Kom missi onen	gningsmyndigh ederne	r og Kommissio nen
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskate gori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃)	Påkrævede demonstrati onsprøvnin ger for alle brændstoffs ter, for hvilke der er meddelt typegodken delse, pr. køretøjstyp e og overensste mmelseserk læring for alle brændstoffs ter, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjskla sser **	(se motor krav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyp er for alle brændstoffs ter og for enhver køretøjskla sse, der er omfattet af emissionst ypegodken delsen **	Valgf rit	Påkrævet/valgf rit	Valgfrit
Bestemmelse af CO ₂ - emissioner og brændstof- /energiforbru g, nulemission/ elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO- licens	For kompo nenter	Ikke påkrævet	Ikke påkræ vet	Valgfrit	Valgfrit
Påhængskøre	Udsted	For	Ikke	Ikke	Valgfrit	Valgfrit

tøjers energieffektivitet	VECTO-licens	komponenter	påkrævet	påkrævet		
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emission af krumtaphusser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningstrøbet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrollsystemer	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrollsystemer
Batteriers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af effekt	Påkrævet **	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egenmålingsystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

u)						
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
** Hvis der er tale om et køretøj med et godkendt motorsystem med hensyn til emissioner, er motorfabrikanten ansvarlig for at udføre denne prøvning.						

Ændringsforslag 165

Forslag til forordning

Bilag V – tabel 5

<i>Kommissionens forslag</i>			
Tabel 5: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ for fabrikanten			
Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav ved <i>den første</i> emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien**	Påkrævet for en motor uden for familien	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO ₂ -emissioner	Påkrævet	Påkrævet	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet	
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	

Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Ikke påkrævet	
Motoreffekt	Påkrævet		
* Den typegodkendende myndighed kan anmode om, at en prøvning udføres under den første typegodkendelse			
** understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.			

<i>Ændringsforslag</i>			
Tabel 5: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ for fabrikanter			
Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav <i>for</i> emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien**	Påkrævet for en motor uden for familien	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
<i>Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjsklasse (M₂, M₃, N₂ og N₃)</i>	<i>Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for	Påkrævet	Påkrævet	

bestemmelse af CO ₂ -emissioner			
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet	
Emission af krumtaphusgasser	Kontroller installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	
Bestemmelse af effekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Ikke påkrævet	
** Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.			

BEGRUNDELSE

Siden 1992 har EU indført stadigt strengere grænser for udstødningsudledning for alle nye køretøjer, der sælges på det europæiske marked ("Euro"-standarderne). I november 2022 kom Kommissionen med en sjette ajourføring af disse standarder i sit forslag om Euro 7-standarder ved at sammenføre tidligere adskilte emissionskrav til personbiler og varevogne (Euro 6) og lastbiler og busser (Euro VI) som ét regelsæt. Euro 7-standarderne omfatter nye grænser for udstødningsforurening, reviderede prøvningsparametre og tager højde for ikkeudstødningsbaserede partikelemissioner fra bremses og dæk. Fordi EU-lovgivning i forvejen kræver, at alle nye personbiler ikke udleder CO₂ fra og med 2035, fungerer disse standarder som en overgangsforanstaltning til emissionsregulering indtil fuld udfasning af nye køretøjer, der er hverken CO₂- eller emissionsneutrale.

Kommissionens udarbejdelse af dette forslag har været ramt af udfordringer, og offentlighedsindsigten af det har været forsinket i næsten 18 måneder. Denne forsinkelse skyldtes til dels, at Kommissionens eget Udvalg for Forskriftskontrol fremsatte en indledende negativ holdning til konsekvensanalysen, eftersom der var betænkeligheder med hensyn til overensstemmelsen af tekniske oplysninger om problemerne for forskellige køretøjstyper og beslutningen om den foretrukne politiske løsning. Der er flere forbehold med hensyn til gennemførligheden og effektiviteten af Kommissionens forslag. Den lovgivende myndigheds to parter står over for en stor opgave, hvis de skal sikre, at de vedtagne Euro 7-regler er rimelige og i sidste ende egnede til formålet.

Disse forbehold kan sammenfattes således:

- **Omkostningskonsekvenser:** Indførelse af strenge emissionsstandarder kræver, at fabrikanterne investerer betydeligt i at udvikle og producere nye teknologier, der opfylder kravene. Sådanne omkostninger kan påtvinge fabrikanter og forbrugere højere priser, fordi forslaget fokuserer på en svækket teknologi, der konkurrerer med køretøjsløsninger fra CO₂-forordningen, hvilket kan føre til en "Havana-effekt", hvor folk udsætter køb af nye biler eller kun køber brugte. Kommissionen anslår, at de yderligere direkte omkostninger for køretøjer vil være ca. 180-450 EUR for personbiler/varevogne og 2 800 EUR for busser/lastbiler. Men resultaterne af en nylig vurdering af reguleringsomkostningerne for Euro 7¹ viser gennemsnitlige direkte meromkostninger for Euro 7 (sammenlignet med Euro 6 eller Euro VI) på 2 000 EUR pr. personbil/varevogn med intern forbrændingsmotor og 12 000 pr. dieselbus/-lastbil. Disse anslåede tal er 4-10 gange højere end de tal, som Kommissionens konsekvensanalyse er kommet frem til. Desuden kan disse tal eskalere yderligere på grund af indirekte omkostninger (f.eks. øget brændstofforbrug for at opfylde bestemte prøvningskrav i forslaget), som presser priserne i vejret, og som Kommissionen ikke har taget højde for. I betragtning af den store afvigelse mellem de anslåede tal er der oplagt brug for yderligere vurdering for at afgøre de nøjagtige omkostninger til at indføre de nye standarder.

¹ Frontier Economics, "Regulatory costs of Euro 7 – findings from an industrial survey", 23. maj 2023.

- **Teknologisk gennemførlighed:** Der er fortsat spørgsmål om den teknologiske gennemførlighed af opfyldelsen af de nye standarder, hvilket afhænger af upålideligt PEMS-måleudstyr og nyt, udokumenteret prøvnings-, overvågnings- og emissionskontroludstyr. Især Kommissionens beslutning om at revidere prøvningen af tunge køretøjer gør betænelighederne værre ved udskiftning af overensstemmelsesvurderinger efter ibrugtagning ved hjælp af bærbart emissionsmålingsudstyr. I stedet søger Kommissionen at udvide RDE-ordningen for måling af emissioner ved faktisk kørsel for personbiler og varevogne til også at omfatte tunge køretøjer og derved se bort fra sidstnævntes bredere emissionsspektrum og rykke det tekniske mål (i kombination med forslagets grænseværdier) tæt på nul. Faktisk vil disse krav i den nuværende udarbejdelse kræve en anden udviklingsvej for fabrikanter og originaludstyrsfabrikanter (OEM) end den, som anvendes i Nordamerika, Kina og Sydamerika, hvilket undergraver EU's rolle ved fastsættelse af standarder for bilindustrien, som mange globale markeder følger.
- **Flytning af ressourcer fra dekarbonisering:** For at nå eksisterende EU-mål for CO₂ er omstillingen til lavemissionstransport allerede godt i gang, hvor fabrikanter af erhvervskøretøjer gradvist udvider deres sortiment af batteridrevne elkøretøjer og brintdrevne køretøjer. Investeringer rettet imod at dekarbonisere vejtransport skal derfor støttes med en omfattende lovramme, der har en rimelig balance mellem at øge luftkvaliteten og fremme indførelsen af CO₂-neutrale køretøjer og nulemissionskøretøjer. Men Kommissionens forslag øger frygten for de potentielle negative konsekvenser for fabrikanternes investeringsstrategier. I Euro 7-forslaget anerkendes de bekymringer, der specifikt vedrører tunge køretøjer, men dette må ikke fjerne fokus fra den mere overordnede målsætning om at blive CO₂-neutral. Denne lovgivning skal være realistisk ved at fastsætte opnåelige mål samt være overensstemmende og stå i proportionalt forhold med de investeringer, der kræves for at overholde nuværende og fremtidige CO₂-standarder.

I den forbindelse forholder udvalget sig til følgende grundlæggende og indbyrdes forbundne problemstillinger i sit udkast til udvalgsbetænkning:

- **For korte gennemførelsestider for bilindustrien:** Forslagets ikrafttrædelsesdatoer (2025 for personbiler og varevogne og 2027 for lastbiler og busser) giver ikke den nødvendige tid til industriel udvikling og tilpasning af produktionen, og de afspejler ikke den kendsgerning, at lovrammen først vil være fyldestgørende, når de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter er vedtaget. Derfor anbefaler ENVI-udvalget at koble ikrafttrædelsesdatoerne sammen med datoerne for vedtagelse af den gældende sekundær lovgivning. Med undtagelse af kravene til bremses og dæk, som er betinget af aftaler med UNECE, er der tidsfrister for Kommissionen til at vedtage de nødvendige gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, inden der går en gennemførelsestid i gang på 24 måneder for nye typer af personbiler og varevogne og 48 måneder for nye typer af lastbiler og busser. Desuden tilføjer udvalget yderligere tid mellem den nye type og alle registreringsdatoer for at begrænse den administrative byrde

for typegodkendende myndigheder og tage højde for den længere produktionscyklus for varevogne sammenlignet med personbiler.

- **Unødig afhængighed af sekundær lovgivning:** De samlede ændringer af Euro 7-bestemmelserne via *sekundær lovgivning* er vidtrækkende og defineret uklart i Kommissionens forslag. Denne uklarhed er stærkt bekymrende, fordi metoderne til at måle emissioner under specificerede prøvningsbetingelser og til at efterprøve anvendelse af prøvningskrav/erklæringer endnu ikke er færdiggjort og risikerer at resultere i "en tom kasse" i basisretsakten. Derfor er det p.t. nyttesløst at forsøge at forstå konsekvenserne og de juridiske forpligtelser, der opstår ved de mange gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, for fabrikanter og medlemsstaterne. ENVI-udvalget foreslår at afhjælpe dette ved at fastsætte betingede tidsfrister for Kommissionen til at udarbejde og færdiggøre den *sekundære lovgivning* og derved give interessenter og medlemsstaterne tiltrængt juridisk sikkerhed.
- **Statistisk relevante RDE-målingsbetingelser:** Den eksisterende Euro 6-standard omfatter allerede faktisk prøvning på vej med lave udstødningsemissioner, som dækker langt størstedelen (95 %) af statistisk mulige kørselssituationer. Kommissionens forslag tilstræber at omfatte de sidste fem procent, hvilket komplicerer overholdelse af kravene betydeligt og stiller krav om yderligere udstyr, der kun indebærer nominelle miljøfordele. Desuden vil tendentiøs kørsel/værst tænkelige forhold kræve yderligere supplerende teknologi i alle Euro 7-køretøjer. Som følge heraf vil mindre, billigere personbiler, som er uundværlige for arbejdstagere og i landdistrikter, kunne stige mærkbart i pris, hvilket kan resultere i tilbagetrækning af nogle modeller fra markedet. ENVI-udvalget mener, at disse kørselsscenarier rækker langt ud over de nødvendige parametre for at opfylde målsætningerne i denne lovgivning og genindsætter de eksisterende prøvningskrav i dette forslag.
- **Krav til egenmålingssystemer (OBM):** Kommissionen kræver OBM til emissionsmåling til enhver tid i et køretøjs levetid. Det vil kræve nye udstødningssensorer, som enten ikke er tilgængelige eller har begrænset funktion og levetid, og den nøjagtige pris kendes stadig ikke. Da bilindustrien allerede har forpligtet sig til at opfylde nye CO₂-standarder, virker det urimeligt at tilføje yderligere bebyrdende nye teknologiudgifter, og det vil afskrække fra at investere i CO₂-neutrale køretøjer og nulemissionskøretøjer. Som et modsvar herpå er det vigtigt at få øget juridisk klarhed for OBM-kravenes anvendelsesområde og nærmere indhold, udviklingstiden for disse teknologier og en vurdering af det overordnede behov for OBM med hensyn til opfyldelsen af de nye standarder.
- **Lovmæssig forskelsbehandling af tungere varevogne:** De nye standarder kræver, at tungere varevogne skal overholde de samme grænser for udstødningsforurening som personbiler til trods for deres højere vægt og rullemodstand. Selv om Kommissionens forslag har til hensigt at opveje de strengere krav med mindre skrappe regler for forurenende stoffer for varevogne med et effekt/masseforhold på under 35 kW/t, er der i dag ingen varevogne på EU-markedet, som angiveligt kan bestå de lavere grænseværdier. Derfor skal alle varevogne overholde de samme forureningsgrænser som personbiler.

Disse varevogne er et uundværligt arbejdsredskab for enkeltpersoner og små virksomheder, og denne ubalance behandles i betænkningen.

- **Levedygtighed af emissionsgrænser/-prøvning af tunge køretøjer:** Kommissionens forslag om Euro 7-emissionsgrænser for tunge køretøjer vil medføre en urealistisk byrde for industrien og afvige fra globale standarder. Det vil betyde, at fabrikanten i EU vil blive pålagt yderligere omkostninger til at udvikle køretøjer specielt til EU-krav og samtidig vil skulle overholde andre bestemmelser rundt om i verden, og det vil hindre teknisk harmonisering af bestemmelser vedrørende tunge køretøjer. Derfor er det nødvendigt at overføre Euro VI-udformningen af emissionsgrænser og -prøvning for tunge køretøjer til Euro 7 med de nødvendige justeringer for at reducere niveauet af primære forurenende stoffer med 50 % og tage højde for den nye PN10-afprøvningsmetode.
- **Tilføjelse af emissioner fra bremses:** Euro 7-forslaget fastsætter yderligere grænser for partikelemissioner fra bremses. Disse regler vil gælde for alle køretøjstyper, herunder elkøretøjer. Selv om medtagelse af bremses i anvendelsesområdet støttes, synes ikrafttrædelsesdatoerne (2025 for personbiler og varevogne, 2027 for lastbiler og busser) ikke at være teknisk gennemførlige, da arbejdet med prøvningsproceduren stadig mangler at blive afsluttet i UNECE. Når metoden er vedtaget, skal den igennem en overvågningsfase for at vurdere metodikken og muliggøre fastsættelse af tekniske opnåelige grænser. Derfor bør der indføres en gennemførelsestid efter vedtagelse af relevant *sekundær lovgivning* for bremses.
- **Grænseværdier for dæks slidstyrke:** Under henvisning til betænkningerne med hensyn til omfanget og anvendelsen af *sekundær lovgivning* i dette forslag bemærkes det, at såvel medlemsstater som fabrikanten kun kan planlægge og vurdere dette krav med de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter. Kommissionen erkender, at UNECE's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) først skal vedtage afprøvningsmetoden, markedsvurderingen og grænseværdierne, hvilket forventes sidst i 2024/først i 2025, før disse krav kan indarbejdes i Euro 7. Som for emissioner fra bremses hilses medtagelse af dæk velkommen, men dæk, der afgiver mindre mikroplast, må ikke gå ud over køretøjers sikkerhed. Det bør også gøres klart, at anvendelsesområdet for dæk bør udvides gradvist til at omfatte nyproducerede dæk i klasse C1, C2 og C3, som er monteret på alle køretøjer, og ikke blot dæk, der er monteret på køretøjer, som er Euro 7-typegodkendt.

BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG/ELLER PERSONER, SOM ORDFØREREN HAR MODTAGET OPLYSNINGER FRA

Ordføreren har modtaget input fra følgende enheder eller personer ved udarbejdelsen af udkastet til betænkning:

Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)
Association of Road Enterprises & Passenger Transport (ČESMAD)
AutoSAP Ltd.
Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC)
BMW AG
Robert Bosch GmbH
European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)
Concawe
Cummins Europe
Daimler Truck AG
DENSO Corporation
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)
European Biodiesel Board
European Platform on Sustainable Mobility
European Small Volume Car Manufacturers Alliance (ESCA)
European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRMA)
Ferrari S.p.A.
Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
Ford Motor Company
FuelsEurope
Garrett Motion
Groupe Renault
International Road Transport Union (IRU)
Industrial Vehicles Corporation (IVECO)
Jaguar Land Rover Automotive PLC
Mazda Motor Corporation
Mercedes-Benz
Tallano Technologies
Toyota Motor Corporation
Transport & Environment (T&E)
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
Volkswagen Group
Volvo Trucks

20.7.2023

UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Ordfører for udtalelse: Antonius Manders

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) De tekniske krav, der er fastsat i denne forordning, bør støtte det indre markeds konkurrenceevne og styrke Unionens strategiske autonomi. For at sikre EU-industriens teknologiske fremskridt, innovation og uafhængighed bør hele livscyklussen for emissioner fra køretøjer vurderes som en del af ikke-udstødningsemissioner.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Desuden blev de nuværende emissionsgrænser vedtaget i 2007 for lette køretøjer og i 2009 for tunge køretøjer. Begge emissionsgrænser blev vedtaget på grundlag af den på daværende tidspunkt tilgængelige teknologi. Siden da har teknologien udviklet sig, og det emissionsniveau, der er opnået med en kombination af nuværende teknologier, er meget lavere end det, der blev opnået for mere end 15 år siden. Denne teknologiske udvikling bør afspejles i emissionsgrænser baseret på den nyeste eksisterende teknologi og viden om forureningsbekæmpelse og for alle relevante forurenende stoffer.

Ændringsforslag

(6) Desuden blev de nuværende emissionsgrænser vedtaget i 2007 for lette køretøjer og i 2009 for tunge køretøjer. Begge emissionsgrænser blev vedtaget på grundlag af den på daværende tidspunkt tilgængelige teknologi. Siden da har teknologien udviklet sig, og det emissionsniveau, der er opnået med en kombination af nuværende teknologier, er meget lavere end det, der blev opnået for mere end 15 år siden. Denne teknologiske udvikling bør afspejles i emissionsgrænser baseret på den nyeste eksisterende teknologi og viden om forureningsbekæmpelse og for alle relevante forurenende stoffer. ***Denne teknologiske udvikling bør også afspejles i Unionens lovgivning gennem fastsættelse af realistiske og rimelige mål for 2035 og frem ved at ophæve forordning (EU) 2023/851.***

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold ***med*** et ***minimalt*** antal ***af*** restriktioner, grænser og andre kørselskrav og ikke kun i laboratoriet.

Ændringsforslag

(8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold ***ved*** et ***statistisk repræsentativt*** antal ***retvisende*** restriktioner, grænser og andre kørselskrav og ikke kun i laboratoriet.

Ændringsforslag 4

**Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) *RDE-prøvning af ydeevne bør gennemføres på offentlige veje, hvor køretøjer køres ad rigtige ruter og under normal brug. RDE-prøvningen bør kun omfatte normale kørselsmønstre, anvendelsesforhold og nyttelaster. Det bør sikres, at emissionerne for perioder med kørsel, der ikke er repræsentativ og retvisende, ikke indgår i RDE-beregningen med henblik på kontrol med køretøjets overholdelse af kravene.*

Ændringsforslag 5

**Forslag til forordning
Betragtning 9**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) *Nøjagtigheden af det bærbare emissionsmålingsudstyr, der anvendes til måling af emissioner fra køretøjer, der anvendes på vej, er blevet væsentligt forbedret, siden det blev indført. Det er derfor hensigtsmæssigt at basere emissionsgrænserne på sådanne målinger på vej, og derfor kræver prøvning på vej ikke længere anvendelse af overensstemmelsesfaktorer.*

udgår

Ændringsforslag 6

**Forslag til forordning
Betragtning 12**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at

være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi med henblik på at foreslå grænseværdier for dækslid.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive **og** holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁴⁷.

være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi med henblik på at foreslå grænseværdier for dækslid ***i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)***.

Ændringsforslag

(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive, holdbare **og økonomisk overkommelige, have en universaloplader og intelligente opladningsfunktioner såsom "vehicle-to-grid"-, "vehicle-to-load"-, "vehicle-to-vehicle"-, "vehicle-to-powerbank"- og "vehicle-to-building"- opladning, herunder "underbody"- opladning**. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler under

hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁴⁷. **Infrastrukturen for køretøjer med traktionsbatterier bør være udstyret til at understøtte disse køretøjer, f.eks. med batteriladestationer, hurtige ladestationer og batteribytningsstationer. Kommissionen bør vurdere, hvordan udviklingen af en sådan infrastruktur for køretøjer med traktionsbatterier vil indvirke på CO₂-emissionerne i Unionen.**

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

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

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). **Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det gør heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt opmærksom på nødvendige reparationer. Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. De** følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til **løbende** at overvåge og kontrollere køretøjernes emissionsadfærd **ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM). Systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrollsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets**

Ændringsforslag

(16) Følere **og andre komplekse enheder**, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner, **lagre information og gøre opmærksom på behovet for** reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD) **og fejlindikatoren på instrumentpanelet (MI). Nogle** følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til at overvåge køretøjernes emissionsadfærd **og kan hjælpe med at forbedre funktionaliteten af OBD.**

tekniske krav.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Fabrikanter kan vælge at fremstille køretøjer, der overholder lavere emissionsgrænser eller med bedre batteriholdbarhed end krævet i denne forordning, eller køretøjer, som har adgang til avancerede muligheder, herunder geofencing og adaptive betjeningsanordninger. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation. Der bør derfor stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 18

Kommissionens forslag

*(18) Hvis Kommissionen fremsætter et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der **udelukkende** kører på CO₂-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af CO₂-flådestandarderne, og i overensstemmelse med EU-retten **og Unionens mål om klimaneutralitet**, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.*

Ændringsforslag

*(18) Kommissionen **bør fremsætte** et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der **primært** kører på CO₂-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af CO₂-flådestandarderne, og i overensstemmelse med EU-retten, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.*

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanten af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der *kan* derfor tillades *en vis* fleksibilitet *i nogle af kravene til* sådanne fabrikanten. *Fabrikanten af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanten af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på tilfældige faktiske kørecykluser.*

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 21

Kommissionens forslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP) valgmuligheder og betegnelser for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger fra fabrikanten af etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og

Ændringsforslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanten af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der *bør* derfor tillades fleksibilitet *for* sådanne fabrikanten *i relation til, hvad der også kræves via CO₂-bestemmelserne ved at udskyde gennemførelsen af Euro 7 til 2035.*

Ændringsforslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP) valgmuligheder og betegnelser for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger fra fabrikanten af etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og

dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypogodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige og værst tænkelige RDE-prøvningscyklusser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for **batteriholdbarhed**, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) ix) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt x) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrollsystemer xi) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xii) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer

dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypogodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige og værst tænkelige RDE-prøvningscyklusser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses **i overensstemmelse med FN's WP29**, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for **batteriholdbarhed i overensstemmelse med FN's WP29**, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) ix) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt x) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrollsystemer xi) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xii) metoder til vurdering

korrekt xiii) kriterier for emissionstypelogodkendelser for fabrikker af små og ultrasmå mængder køretøjer xiv) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xvi) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xviii) metoder til måling af dækslid samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV). Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremses eller dæk omfattet af Euro 7. prøvningskrav, navnlig under hensyntagen

af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt xiii) kriterier for emissionstypelogodkendelser for fabrikker af små og ultrasmå mængder køretøjer xiv) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xvi) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xviii) metoder til måling af dækslid **i overensstemmelse med FN's WP29** samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV). Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Ændringsforslag

(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremses eller dæk omfattet af Euro 7. prøvningskrav, navnlig under hensyntagen

til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer indførelse af køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter, men også fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper, samt mindstekrav til ydeevne for batterier **og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer og fastsættelse af definitioner og særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂, N₃**. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter

⁵¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes.

til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer indførelse af køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter, men også fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper **i overensstemmelse med FN's WP29**, samt mindstekrav til ydeevne for batterier. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter

⁵¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændringsforslag

(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes,

Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være så hurtigt som teknisk muligt, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes med yderligere to år, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer.

indtil alle gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter er fremsat og vedtaget af Kommissionen og ved at tillade fire års gennemførelsestid fra denne dato.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Denne forordning fastsætter fælles tekniske krav og administrative bestemmelser for emissionstypogodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder for så vidt angår deres CO₂ emissioner og forurenende emissioner, **brændstof-** og **energiforbrug** samt batteriers holdbarhed.

Ændringsforslag

1. Denne forordning fastsætter fælles tekniske krav og administrative bestemmelser for emissionstypogodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder for så vidt angår deres CO₂-emissioner og forurenende emissioner, **brændstofforbrug** og **elektrisk energiforbrug** samt batteriers holdbarhed.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Med henblik på emissionstypogodkendelse og markedstilsyn af nyproducerede dæk skal de tekniske krav og administrative bestemmelser i denne forordning tages i betragtning sammen med de tekniske krav og administrative bestemmelser for dæk i den generelle sikkerhedsforordning (EU) 2019/2144.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 5

Kommissionens forslag

5) "motor": et køretøjs fremdriftskilde

Ændringsforslag

5) "motor": et køretøjs fremdriftskilde
(ICEV)

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10

Kommissionens forslag

10) "nitrogenoxider" eller "NO_x":
summen af **nitrogenoxider**, der udledes fra
udstødningsrøret

Ændringsforslag

10) "nitrogenoxider" eller "NO_x":
summen af **NO og NO₂**, der udledes fra
udstødningsrøret

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 11

Kommissionens forslag

11) "partikler" eller "PM": ethvert
materiale, der udledes fra udstødningsrøret
eller bremserne og indsamles på et
filtermedie

Ændringsforslag

11) "partikler" eller "PM": ethvert
materiale, der udledes fra udstødningsrøret
eller bremserne og indsamles på et
filtermedie, ***i overensstemmelse med den
procedure, som er foreskrevet i denne
forordning***

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 14

Kommissionens forslag

14) "partikelantal over 10 nm" eller
"PN₁₀": det samlede antal faste partikler,
der udledes fra udstødningsrøret eller
bremserne ***med en diameter lig med eller
over 10 nm***

Ændringsforslag

14) "10 nm i partikelantal" eller "PN₁₀":
det samlede antal faste partikler, der
udledes fra udstødningsrøret eller
bremserne, ***som måles ifølge den
procedure, der er beskrevet i denne***

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 30

Kommissionens forslag

30) "ikke-udstødningsemissioner":
fordampningsemissioner **samt** emissioner
fra dæk og bremses

Ændringsforslag

30) "ikke-udstødningsemissioner":
fordampningsemissioner, emissioner fra
dæk og bremses **og hele livscyklussen for
emissioner**

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 34

Kommissionens forslag

34) "originalt forureningsbegrænsende
system": et forureningsbegrænsende
system eller en kombination af sådanne
systemer, som er omfattet af den
typegodkendelse, der er udstedt for det
pågældende køretøj

Ændringsforslag

34) "originalt forureningsbegrænsende
system": et forureningsbegrænsende
system eller en kombination af sådanne
systemer, som er omfattet af den
typegodkendelse, der er udstedt for det
pågældende køretøj, **og som er installeret i
køretøjet på tidspunktet for dets første
registrering**

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 38

Kommissionens forslag

38) "egenmålingssystem" eller "OBM":
et system i et køretøj, der er i stand til at
**detektere enten emissionsoverskridelser,
eller når et køretøj er i
nulemissionstilstand, hvis relevant, og
som er i stand til at angive forekomsten af
sådanne overskridelser ved hjælp af
oplysninger, der er lagret i køretøjet,** og

Ændringsforslag

38) "egenmålingssystem" eller "OBM":
et system i et køretøj, der er i stand til at
**overvåge emissioner inden for det, som er
teknisk muligt at måle,** og kommunikere
disse oplysninger via OBD-porten og
trådløst

kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 42

Kommissionens forslag

42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og udvidede betingelser som angivet i tabel 1 og 2 i bilag III

Ændringsforslag

42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og **højest én af de** udvidede betingelser **ad gangen** som angivet i tabel 1 og 2 i bilag III

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 67

Kommissionens forslag

67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et nulemissionskøretøj kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

Ændringsforslag

67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et nulemissionskøretøj kan tilbagelægge **i nulemissionstilstand, når den relevante cyklus i denne forordning køres**, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. Fabrikkerne sikrer, at de nye

Ændringsforslag

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. **Fra og med de specifikke**

komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, **bremsesystemer** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

anvendelsesdatoer, der er omhandlet i artikel 20, sikrer fabrikanterne, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, **bremseemissionssystemer** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanten udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I og respekterer **de værdier, der er nævnt i køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation** i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

Ændringsforslag

2. Fabrikanten udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I **på de betingelser, der er fastlagt i bilag III**, og respekterer **typegodkendelsen** i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i **bilag III**.

Ændringsforslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under **maksimalt ét af de** udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i **de relevante bilag til forordning (EU) 2017/1151 og forordning (EU) nr.**

Ændringsforslag 29**Forslag til forordning****Artikel 4 – stk. 4***Kommissionens forslag*

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I.

Ændringsforslag

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, **og underlagt de betingelser, der er fastsat i bilag III.**

Ændringsforslag 30**Forslag til forordning****Artikel 4 – stk. 6 – litra b***Kommissionens forslag*

b) egenmålingssystemer, der kan **detektere** emissioner **over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne**

Ændringsforslag

b) egenmålingssystemer der kan **overvåge** emissioner **inden for teknisk mulige måletolerancer**

Ændringsforslag 31**Forslag til forordning****Artikel 4 – stk. 6 – litra c***Kommissionens forslag*

c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstof- og energiforbrug **og andre relevante parametre såsom nyttelast/masse**, som er nødvendige for at bestemme deres faktiske

Ændringsforslag

c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstof- og energiforbrug **beregnet til fremdrift af køretøjer og for køretøjer i klasse N2 og N3**, som er nødvendige for at bestemme

brændstof- og energieffektivitet

deres faktiske brændstof- og energieffektivitet

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 6 – litra d

Kommissionens forslag

d) *skærme, der viser sundhedstilstanden af traktionsbatteriet og emissionssystemerne*

Ændringsforslag

d) *SOCE- og SOCR-skærme for traktionsbatteriet og SOH-skærme for udstødningsrørets emissionskontrollsystemer*

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 6 – litra g

Kommissionens forslag

g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

Ændringsforslag

g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data *sammen med godkendelsesnummeret og typegodkendelsesvarianten*, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på *valgfri* periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner, *samt for at stille tredjepartstjenester til rådighed for brugeren af køretøjet med henblik på at forbedre brugen af køretøjet, reducere energiforbrug og emissioner eller forlænge levetiden af dets batteri under anvendelse.*

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændringsforslag

8. Fabrikanten skal **så vidt muligt træffe foranstaltninger for at** forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7, **baseret på den eksisterende viden på tidspunktet for typegodkendelsen.** Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten **træffe foranstaltninger til at** fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. **Fabrikanterne kan betegne de køretøjer, de fremstiller, som "Euro 7+ køretøjer", hvis disse køretøjer opfylder følgende krav:**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) **for ICEV og NOVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, og en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) for OVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner og batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II **udgår**

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) for PEV ved at erklære en batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II. **udgår**

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Disse køretøjers overensstemmelse med forskrifterne i punkt 1 kontrolleres i forhold til de erklærede værdier. **udgår**

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Fabrikkerne kan betegne køretøjer som "Euro 7A-køretøjer", hvis **udgår**

disse køretøjer er udstyret med adaptive kontrolfunktioner. Anvendelsen af adaptive kontrolfunktioner skal påvises over for de typegodkendende myndigheder under typegodkendelsen og verificeres under køretøjets levetid som angivet i tabel 1, bilag IV.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. For køretøjer i klasse N_2 med en maksimal vægt på ***mellem 3,5 og 4,0 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N_1*** , kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N_1 . Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".

Ændringsforslag

4. Fabrikkerne kan betegne køretøjer ***i klasse $M1$ og $N1$*** som "Euro 7G-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med forbrændingsmotorer med geofencing-teknologier.

Ændringsforslag

6. For køretøjer i klasse N_2 ***og M_2*** med en maksimal vægt på ***op til og med 5,0 ton***, kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N_1 . Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikkerne sikrer, at disse køretøjer overholder de værdier vedrørende CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til bestemmelserne i denne forordning i køretøjets levetid, jf. bilag IV, tabel 1.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Fabrikkerne skal sikre, at OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, *opfylder bestemmelserne i denne forordning*, så længe køretøjet er i brug.

Ændringsforslag

3. Fabrikkerne skal sikre, at *funktionaliteten af* OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, *ikke deaktiveres*, så længe køretøjet er i brug.

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 – indledning

Kommissionens forslag

6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:

Ændringsforslag

6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne *udløse reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.*

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 6 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) registrere omfanget og varigheden af alle emissionsoverskridelser **udgår**

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) formidle data om køretøjets emissionsadfærd, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden^{55, 56} **udgår**

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 6 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) udløse reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser. **udgår**

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere **de** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst.

Ændringsforslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere **juridisk behørig og nødvendige** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og **eventuelt** trådløst.

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikanterne straks træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikanterne straks træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal **straks** trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 52

**Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 2**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE CO₂ korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.
Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE CO₂ korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.

Ændringsforslag 53

**Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 4**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4. Fabrikanten skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj og udlevere dette pas til køberen af køretøjet sammen med køretøjet ved at

udgår

udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikanten i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Med virkning fra *den...* [Publikationskontoret indsæt venligst = datoen for denne forordnings ikrafttræden] må de nationale godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

Ændringsforslag

3. Med virkning fra *alle de gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, der er gældende for den relevante køretøjsklasse*, må de nationale godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Med virkning fra **den 1. juli 2025**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer

Ændringsforslag

4. Med virkning fra **tre til fire år efter ikrafttrædelsen af alle gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er bemyndiget i henhold til denne forordning om opnåelse af typegodkendelse af køretøjer**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. **Med virkning fra den 1. juli 2027** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, **som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal**, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, **forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.**

Ændringsforslag

5. **Fra 36 måneder efter ikrafttrædelsen af alle gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, der er relevante for den pågældende type motor, køretøj eller påhængskøretøj**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, skal de nationale myndigheder **nægte**, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, **at meddele EF-typegodkendelse eller national**

typegodkendelse for en ny type motor eller køretøj eller påhængskøretøj, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Med virkning fra den 1. juli **2030** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁, N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

6. Med virkning fra den 1. juli **2035** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁, N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 7

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

7. Med virkning fra den 1. juli **2035** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Med virkning fra den **1. juli 2025** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁ eller N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

1. Med virkning fra **48 måneder efter ikrafttrædelsen af alle de gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, der er relevante for den pågældende køretøjsklasse, og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter samt separate tekniske enheder** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁ eller N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra den **1. juli 2027** er salg og installation af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ eller N₃, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

2. Med virkning fra **60 måneder efter ikrafttrædelsen af alle de gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, der er relevante for den pågældende motor-, køretøjs- eller påhængskøretøjsklasse, og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter samt separate tekniske enheder** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ eller N₃ **og påhængskøretøjer i klasse O₃ eller O₄**, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne

forordning.

Ændringsforslag 62

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Manipulering, der resulterer i køretøjers manglende overholdelse af emissionsgrænserne, der er fastsat i bilag I til denne forordning, medfører vedtagelse af passende korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelser, med henblik på at bringe køretøjerne i overensstemmelse med kravene.

Ændringsforslag 63

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra e

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

e) **systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer**

e) beskyttelse mod ulovlige indgreb **og sikkerhed**

Ændringsforslag 64

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele **specifikt for de forskellige køretøjsklasser, der også tager højde for andre systemer på køretøjer, som bidrager til bremsning af køretøjer og bremsning af påhængskøretøjer**

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – litra h

Kommissionens forslag

h) dæktyper med hensyn til deres slidstyrke

Ændringsforslag

h) dæktyper med hensyn til deres slidstyrke **som defineret i den relevante UN WP29-forskrift**

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder **tilfældige og værst tænkelige RDE-prøvningscyklusser**, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner

Ændringsforslag

a) **for køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007**, metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder **foranstaltninger mod tendentøs kørsel og misbrug under RDE-prøvning**, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner

Ændringsforslag 67

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) metoder til bestemmelse af CO₂ emissioner, **brændstof- og energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for et køretøj**

Ændringsforslag

b) metoder til bestemmelse af CO₂-emissioner **for køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 595/2009, med henblik på overførsel af alle prøvningsmetoder i laboratorium og for overensstemmelse efter ibrugtagning (ISC-PEMS), som fastsat i nævnte forordning og senere ændringer heraf**

Ændringsforslag 68

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) metoder til bestemmelse af hele livscyklussen for emissioner fra et køretøj

Ændringsforslag 69

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2. *Disse gennemførelsesretsakter skal også fastlægge en prøvningsramme, der fastlægger de tekniske kriterier for, hvordan kørslen skal udføres med henblik på prøvninger. Kun test foretaget under disse betingelser vil være gyldige.*

Ændringsforslag 70

Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre følgende:

udgår

Ændringsforslag 71

Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) *bilag III for så vidt angår
prøvningsbetingelserne for køretøjer i
klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, på grundlag af
data indsamlet under prøvninger af Euro
7-køretøjer* **udgår**

Ændringsforslag 72

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1 – litra b**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) *bilag III for så vidt angår
prøvningsbetingelserne på grundlag af
data indsamlet under prøvninger af Euro
7-bremser eller -dæk* **udgår**

Ændringsforslag 73

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1 – litra c**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) *bilag V for så vidt angår
anvendelsen af prøvningskrav og
erklæringer baseret på den tekniske
udvikling* **udgår**

Ændringsforslag 74

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1 – litra d**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

d) *artikel 5 ved at indføre
valgmuligheder og betegnelser baseret på
innovative teknologier for fabrikanter.* **udgår**

Ændringsforslag 75

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter som supplement til denne forordning i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at: **udgår**

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) fastsætte grænseværdier for bremsepartikelemissioner i bilag I med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) **udgår**

Ændringsforslag 77

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) fastsætte grænseværdier for dæks slidstyrke for dæktyper i bilag I med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) **udgår**

Ændringsforslag 78

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) fastsætte mindstekrav til batteriers holdbarhed som fastsat i bilag II med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) **udgår**

Ændringsforslag 79

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2 – litra d**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og en rapport om holdbarheden af tunge køretøjer, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet **udgår**

Ændringsforslag 80

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2 – litra e**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 81

**Forslag til forordning
Artikel 19 – stk. 1**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves **36 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning.**

Ændringsforslag 82

**Forslag til forordning
Artikel 19 – stk. 2**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves **48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning.**

Ændringsforslag 83

**Forslag til forordning
Artikel 19 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 19a

Revision

Senest [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = tre år efter denne forordnings anvendelsesdato] og derefter hvert tredje år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om den tekniske udvikling og hele livscyklussen for emissioner fra køretøjer. Denne rapport skal omfatte en evaluering af holdbarheden og ønskværdigheden af forordning (EU) 2023/851 og CO₂-emissionerne i Unionen som følge af den nødvendige udvikling af infrastrukturen for køretøjer med traktionsbatterier. Kommissionen fremsætter senest [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = seks år efter datoen for denne forordnings anvendelse] et lovgivningsforslag om registrering efter 2035 af nye køretøjer, der primært kører

på CO₂-neutrale brændstoffer.

Ændringsforslag 84

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 2

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse **fra den 1. juli 2025** for køretøjer i klasse M_1 , N_1 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, **og fra 1. juli 2027** for køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 og N_3 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O_3 , O_4 .

Ændringsforslag

Den finder anvendelse **36 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning** for køretøjer i klasse N_1 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, **60 måneder efter denne forordnings ikrafttræden** for køretøjer i klasse N_2 og N_3 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O_3 , O_4 **og 48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning for køretøjer i klasse M_1 , M_2 og M_3 og for komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.**

Ændringsforslag 85

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 3

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse fra den 1. juli **2030** for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag

Den finder anvendelse fra den 1. juli **2035** for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009	
Referencer	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)	
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 15.12.2022	
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO 15.12.2022	
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Antonius Manders 20.2.2023	
Behandling i udvalg	22.5.2023	29.6.2023
Dato for vedtagelse	18.7.2023	
Resultat af den endelige afstemning	+: 22	–: 17
	0: 1	
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Andrus Ansip, Pablo Arias Echeverría, Alessandra Basso, Brando Benifei, Adam Bielan, Biljana Borzan, Markus Buchheit, Anna Cavazzini, Deirdre Clune, David Cormand, Alexandra Geese, Sandro Gozi, Krzysztof Hetman, Virginie Joron, Maria-Manuel Leitão-Marques, Antonius Manders, René Repasi, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Róza Thun und Hohenstein, Tom Vandenkendelaere, Kim Van Sparrentak, Marion Walsmann	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Marco Campomenosi, Claude Gruffat, Ivars Ijabs, Karen Melchior, Tsvetelina Penkova, Kosma Złotowski	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere (forretningsordenens art. 209, stk. 7)	Vlad-Marius Botoș, Svenja Hahn, Eugen Jurzyca, Kateřina Konečná, Leszek Miller, Eric Minardi, Anne-Sophie Pelletier, Paulo Rangel, Grzegorz Tobiszowski	

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

22	+
ECR	Adam Bielan, Grzegorz Tobiszowski, Kosma Złotowski
ID	Alessandra Basso, Marco Campomenosi
EPP	Pablo Arias Echeverría, Deirdre Clune, Krzysztof Hetman, Antonius Manders, Paulo Rangel, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann
Renew	Andrus Ansip, Vlad-Marius Botoș, Sandro Gozi, Ivars Ijabs, Karen Melchior, Róza Thun und Hohenstein
The Left	Kateřina Konečná

17	-
ECR	Eugen Jurzyca
ID	Markus Buchheit, Virginie Joron, Eric Minardi
S&D	Brando Benifei, Biljana Borzan, Maria-Manuel Leitão-Marques, Leszek Miller, Tsvetelina Penkova, René Repasi, Christel Schaldemose
The Left	Anne-Sophie Pelletier
Verts/ALE	Anna Cavazzini, David Cormand, Alexandra Geese, Claude Gruffat, Kim Van Sparrentak

1	0
Renew	Svenja Hahn

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

24.7.2023

UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Ordfører for udtalelse (*): Massimiliano Salini

(*) Associeret udvalg - forretningsordenens artikel 57

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende ændringsforslag:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypogodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypogodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵. Grunden til at have to forordninger var, at emissionerne fra tunge køretøjer blev kontrolleret på

Ændringsforslag

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypogodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypogodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵. Grunden til at have to forordninger var, at emissionerne fra tunge køretøjer blev kontrolleret på

grundlag af motorprøvning, mens grundlaget for lette køretøjer var prøvning af hele køretøjet. ***Siden da er der udviklet metoder, der gør det muligt at prøve både lette og tunge køretøjer på vej. Det er derfor ikke længere nødvendigt at basere typegodkendelsen på motorprøvning.***

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

grundlag af motorprøvning, mens grundlaget for lette køretøjer var prøvning af hele køretøjet.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Typegodkendelseskravene til nyproducerede dæk i dækklasser C1, C2 og C3 er fastsat i den generelle sikkerhedsforordning ((EU) 2019/2144). Derfor supplerer denne forordning disse tekniske krav, der fortsat er grundlaget for typegodkendelse af nye dæk, med krav til dæks slidstyrke. Afprøvningsmetoden til at måle dæks slidstyrke samt grænser for dækslid udarbejdes i FN. For at vedtage en sådan afprøvningsmetode,

relevante definitioner og grænser for dæks slidstyrke skal denne forordning suppleres af afledt ret sideløbende med fabrikantens forpligtelser og en relevant tidslinje for gennemførelsen samt overgangsperioden for dæk produceret efter en bestemt dato i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3a (nyt).

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder **og** sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. Der opnås forenkling ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger, der fandtes under Euro 6 og Euro VI, ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømlinet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypogodkendelsen.

Ændringsforslag

(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder **for at** sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne **samt den teknologiske neutralitet**. Der opnås forenkling ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger, der fandtes under Euro 6 og Euro VI, ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømlinet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypogodkendelsen.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at sikre, at **emissionerne** fra både lette og tunge køretøjer begrænses

Ændringsforslag

(8) For at sikre, at **udstødningsemmissionerne** fra både lette og

under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold med et **minimalt** antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav og ikke kun i laboratoriet.

tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold med et **relevant** antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav og ikke kun i laboratoriet, **mens såkaldt "tendentios kørsel" bør undgås. Denne prøvning under faktisk kørsel bør udelukke tendentiøse og sjældne kørselssituationer.**

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Nøjagtigheden af det bærbare emissionsmålingsudstyr, der anvendes til måling af emissioner fra køretøjer, der anvendes på vej, er blevet væsentligt forbedret, siden det blev indført. Det er derfor hensigtsmæssigt at basere emissionsgrænserne på sådanne målinger på vej, og derfor kræver prøvning på vej ikke længere anvendelse af overensstemmelsesfaktorer.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau **og indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.**

Ændringsforslag

(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau **for nye køretøjer og via andre metoder på nationalt plan for at sikre, at der fortsat er**

en effektiv fase II-genvinding ved benzinpåfyldning på servicestationer, jf. direktiv 2014/99/EU, til genvinding ved påfyldning af alle benzinkøretøjer.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi med henblik på at **foreslå** grænseværdier for dækslid.

Ændringsforslag

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi **udviklet i FN** med henblik på at **sikre ensartethed i definitionen af** grænseværdier for dækslid. **Desuden bør rapporten i videst muligt omfang indeholde en konsekvensanalyse af kravene til dæks slidstyrke for at udfylde de konstaterede huller i denne forordnings konsekvensanalyse.**

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14a) OBM-, OBFCM- eller SOH-anordninger anvender data, som

genereres af køretøjet til at overvåge dets overholdelse af denne forordning. Disse data skal udveksles i overensstemmelse med dataforordningen med køretøjets brugere og deres tjenesteudbydere, således at køretøjets brugere kan drage fordel af gode råd og anbefalinger til, hvordan køretøjets emissioner og energiforbrug kan begrænses samt forlænge dets batterilevetid ved at forbedre brugen af køretøjet.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor **yderst vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrollsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.**

Ændringsforslag

(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres **ved hjælp af foranstaltninger til at undgå annoncering, salg og montering af manipulationsudstyr.** Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug, **og derfor bør medlemsstaterne følge andre medlemsstaters eksempel og indføre registrering af køretøjers kilometerstand, når et køretøj er til service eller periodisk eftersyn.** Det er derfor vigtigt, **at nye køretøjer er konstrueret med hensigtsmæssig** sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 16

(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). **Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det gør heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt opmærksom på nødvendige reparationer.** Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. **De** følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til **løbende** at overvåge og kontrollere køretøjernes **emissionsadfærd ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM).** Systemet **advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrollsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav.**

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 18

(18) **Hvis** Kommissionen **fremsetter** et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af **CO₂-flådestandarderne**, og i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.

(16) Følere **og andre komplekse systemer**, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner, **lagre information og gøre opmærksom på behovet for relaterede reparationer**, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD) **og fejlindikatoren på instrumentpanelet (MI).** Det er muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre, **afhængigt af hvor længe førere eller operatører er om at følge indikationen på OBD-systemets MI.** **Nogle** følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til at overvåge og kontrollere køretøjernes **udstødningsemissionsadfærd og kan hjælpe med at forbedre funktionaliteten af OBD.**

(18) **Dekarboniseringen af transportsektoren kræver en teknologisk set åben ramme.** Kommissionen **bør fremsætte** et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale brændstoffer, **og køretøjer, der kører på en blanding af konventionelle og CO₂-neutrale brændstoffer, i overensstemmelse med EU-retten om typegodkendelse af køretøjer**, der ikke er omfattet af **CO₂-flådeemissionsstandarderne**, og i

overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet. **Derfor** vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Videnskabelige og teknologiske resultater beviser, at klimavenlige CO₂-neutrale brændstoffer er bæredygtige. Med henblik på at sikre, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i køretøjer, der drives af disse brændstoffer, bør Kommissionen udarbejde krav og regler i samarbejde med fabrikanter og leverandører for at finde tekniske løsninger, der er praktiske, økonomisk overkommelige og egnede for den brede befolkning.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der **kan** derfor tillades **en vis** fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter. **Fabrikanter af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på tilfældige faktiske kørecykluser.**

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der **bør** derfor tillades fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter, **i relation til hvad der også kræves i henhold til CO₂-bestemmelserne [indsæt EUT-reference] ved at udskyde gennemførelsen af Euro 7 til 2035.**

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 21

Kommissionens forslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning **og miljøkøretøjspas (EVP)** valgmuligheder og betegnelser for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger fra fabrikanter af etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, **herunder tilfældige, men statistisk relevante, RDE-prøvningscyklusser**, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel **og emissioner ved tomgang**, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde

Ændringsforslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse **og** overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning, valgmuligheder og betegnelser for køretøjer, krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol, krav til og oplysninger fra fabrikanter af etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer, tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse, metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af

og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for **batterholdbarhed**, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) ix) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt x) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer xi) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xii) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt xiii) kriterier for emissionstypelogkendelser for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer xiv) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xvi) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xviii) metoder til måling af dækslid samt xix) **format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV)**. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets

O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremses, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for **batterholdbarhed**, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer, overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af **overvågning af** følernes ydeevne (OBD og OBM), ix) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt, x) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer, xi) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb, xii) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt, xiii) kriterier for emissionstypelogkendelser for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer, xiv) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer, xv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr, xvi) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier, xviii) metoder til måling af dækslid samt xix) **foranstaltninger til at præcisere anvendelsen af afprøvninger, som fabrikanten, medlemsstater, tredjeparter/Kommissionen bør foretage ved den første typelogkendelse, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedstilsyn**. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse

forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

med Europa-Parlamentets og Rådets
forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 22

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i udarbejdelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med udarbejdelse af delegerede retsakter.

⁵¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i udarbejdelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med udarbejdelse af delegerede retsakter.

⁵¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 1 (nyt)

Ændringsforslag

(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes, ***indtil alle de respektive gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter er fremsat og vedtaget af Kommissionen og ved at tillade tre års gennemførelsestid fra denne dato for nye typer.***

Tekniske krav og administrative bestemmelser, som fastsættes ved denne forordning for emissionstypogodkendelse af og markedstilsyn med nyproducerede dæk, skal tages i betragtning sammen med de tekniske krav og administrative bestemmelser for dæk i den generelle sikkerhedsforordning (EU) 2019/2144.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 11

Kommissionens forslag

11) "partikler" eller "PM": ethvert materiale, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne og indsamles på et filtermedie

Ændringsforslag

11) "partikler" eller "PM": ethvert materiale, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne og indsamles på et filtermedie ***i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i denne forordning***

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 14

Kommissionens forslag

14) "partikelantal ***over 10 nm***" eller "PN₁₀": det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne ***med en diameter lig med eller over 10 nm***

Ændringsforslag

14) "***10 nm i*** partikelantal" eller "PN₁₀": det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne, ***som måles ifølge den procedure, der er beskrevet i denne forordning, med nominel afskæring ved 10 nm***

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 18

Kommissionens forslag

18) "ikke-methan carbonhydrider" eller "NMHC": de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret, bortset fra methan

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 21

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 29**

Kommissionens forslag

29) "**dækslid**": **massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, og som udledes til omgivelserne**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 22

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 34**

Kommissionens forslag

34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj

Ændringsforslag

34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj, **og som er monteret i køretøjet på datoen for dets første registrering**

Ændringsforslag 23

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 37**

Kommissionens forslag

37) "egendiagnosesystem" eller "OBD": et system, der kan **generere informationer fra køretøjets**

Ændringsforslag

37) "egendiagnosesystem" eller "OBD": **i forbindelse med denne forordning** et system **i køretøjet**, der kan

egendiagnosesystem (OBD) som defineret i artikel 3, nr. 49), i forordning (EU) 2018/858, og som er i stand til at kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst

detektere fejl i de overvågede emissionskontrollsystemer, identificere det sandsynlige sted, hvor der er en fejl, ved hjælp af fejlkoder lagret i computerhukommelse, og tænde fejlindikatoren (MI) for at underrette køretøjets fører herom og eventuelt trådløst

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 38

Kommissionens forslag

38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at *detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst*

Ændringsforslag

38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at *overvåge emissioner under hensyntagen til OBM-systemets måletolerancer og tilvejebringe oplysninger via OBD-porten og eventuelt trådløst*

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 42

Kommissionens forslag

42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og udvidede betingelser som angivet i tabel 1 og 2 i bilag III

Ændringsforslag

42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og *højst én af de* udvidede betingelser *på samme tid*, som angivet i tabel 1 i bilag III *og artikel 4 i forordning (EU) nr. 595/2009 og bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011, ved prøvning under udvidede betingelser bør ingen kombination af disse betingelser finde anvendelse samtidig*

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 61

Kommissionens forslag

61) "hjuleffekt": den effekt, der *måles* ved et køretøjs hjul og anvendes til dets fremdrift

Ændringsforslag

61) "hjuleffekt": den effekt, der *fastsættes i overensstemmelse med denne forordning, og som opnås* ved et køretøjs hjul og anvendes til dets fremdrift

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 62

Kommissionens forslag

62) "effekt-masseforhold": forholdet mellem mærkeeffekt og *massen i køreklar stand*

Ændringsforslag

62) "effekt-masseforhold": forholdet mellem mærkeeffekt og *den største teknisk tilladte totalmasse som defineret i bilag II til forordning (EU) 2021/535*

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 71

Kommissionens forslag

71) *"miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i digital format, der indeholder oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet, herunder emissionsgrænser for forurenende stoffer CO₂-emissioner, brændstofforbrug, energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt, batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier*

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 77

Kommissionens forslag

77) *"snedæk": et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang*

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

78a) *"CO₂-neutralt brændstof": fornyeligt og/eller syntetisk brændstof som defineret i direktiv 2018/2001, herunder biobrændstof, biogas, biomassebrændstof, vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, eller genanvendt kulstofbrændsel, hvor udledningen fra det anvendte brændstof (e(u)) kan nedbringes til klimaneutral, dvs. at CO₂-ækvivalenten for det kulstof, der indgår i den kemiske sammensætning*

af det anvendte brændstof e(u), er af biogen oprindelse, eller er undgået, fordi det er udledt som CO₂ til atmosfæren eller har undgået sin eksisterende skæbne

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 3– stk. 2 – nr. 78 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

78b) "CO₂-korrektionsfaktor": en faktor, der anvendes til at korrigere udstødningsudledning fra tunge køretøjer for drivhusgasser ved vurdering af kravoverholdelse for at afspejle CO₂-intensiteten og andelen af CO₂-neutrale brændstoffer, herunder biobrændstoffer produceret af råprodukter som opført i direktivet om vedvarende energi, bilag IX, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. Fabrikkerne **sikrer**, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, **bremsesystemer** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. **Fra og med de specifikke anvendelsesdatoer for denne forordning sikrer** fabrikkerne, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, **bremseemissionssystemer** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller,

og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanter udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I og respekterer *de værdier, der er nævnt i køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation* i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

Ændringsforslag

2. Fabrikanter udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I ***i henhold til betingelserne i bilag III og artikel 4 i forordning (EU) nr. 595/2009 og bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011*** og respekterer køretøjets typegodkendelsesdokumentation i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III.

Ændringsforslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under ***ét af de*** udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III ***og i artikel 4 i forordning (EU) nr. 595/2009 og bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011.***

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, **herunder** motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I.

Ændringsforslag

4. Fabrikkerne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, **i øjeblikket kun** motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, **og betingelserne i bilag III og i artikel 4 i forordning (EU) nr. 595/2009 og bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011.**

Ændringsforslag 37

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra a**

Kommissionens forslag

a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som **fører** til **emissionsoverskridelser**, med henblik på at fremme reparationer

Ændringsforslag

a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som **er konstateret at føre** til **overskridelser af udstødningsemissioner**, med henblik på at fremme reparationer

Ændringsforslag 38

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra b**

Kommissionens forslag

b) egenmålingssystemer, der kan **detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne**

Ændringsforslag

b) egenmålingssystemer, der kan **overvåge udstødningsemissioner inden for egenmålingens tolerancer**

Ændringsforslag 39

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra c**

Kommissionens forslag

c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstof- og energiforbrug og andre relevante parametre såsom nyttelast/masse, som er nødvendige for at bestemme deres faktiske brændstof- og energieffektivitet

Ændringsforslag

c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstof- og energiforbrug og **for køretøjer i klasse N2 og N3** andre relevante parametre såsom nyttelast/masse, som er nødvendige for at bestemme deres faktiske brændstof- og energieffektivitet

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra g

Kommissionens forslag

g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

Ændringsforslag

g) anordninger, der **eventuelt** trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data **sammen med godkendelsesnummeret og typegodkendelsesvarianten**, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner, **og til at stille tredjepartstjenester til rådighed for brugeren af køretøjet med henblik på at forbedre brugen af køretøjet, begrænse dets energiforbrug og dets emissioner eller for at forlænge levetiden af dets batteri under anvendelse.**

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder,

Ændringsforslag

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder,

der er omhandlet i stk. 7. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

der er omhandlet i stk. 7, **baseret på den nyeste teknologi på tidspunktet for typegodkendelsen**. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten **træffe foranstaltninger til at** fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. **Fabrikanterne kan betegne de køretøjer, de fremstiller, som "Euro 7+ køretøjer", hvis disse køretøjer opfylder følgende krav:**
- a) **for ICEV og NOVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, og en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner**
 - b) **for OVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner og batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II**
 - c) **for PEV ved at erklære en batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II.**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Disse køretøjers overensstemmelse med forskrifterne i punkt 1 kontrolleres i forhold til de erklærede værdier.

Ændringsforslag 44

**Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 4**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 45

**Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 4 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag

4. Fabrikanterne kan betegne køretøjer **i klasse M1 og N1** som "Euro 7G-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med forbrændingsmotorer med geofencing-teknologier. Fabrikanten skal installere et føreradvarselssystem i disse køretøjer for at give brugeren besked, når traktionsbatterierne er næsten tomme. Anvendelsen af sådanne geofencing-teknologier kan verificeres i køretøjets levetid.

4a. Fabrikanterne kan betegne køretøjer som "Euro 7 NF-køretøjer", hvis disse køretøjer kører på CO₂-neutrale brændstoffer, jf. artikel 3, stk. 78a, i denne forordning, enten udelukkende eller i form af en blanding af konventionelle og CO₂-neutrale brændstoffer i køretøjets levetid.

Ved anvendelse udelukkende med CO₂-neutrale brændstoffer anses CO₂-

emissionerne for at være nul i forbindelse med forordning [CO₂-emissionsstandarder for personbiler/varevogne] og forordning [CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer].

Ved anvendelse af en blanding af konventionelle og CO₂-neutrale brændstoffer reguleres CO₂-emissionerne i forbindelse med forordning [CO₂-emissionsstandarder for personbiler/varevogne] og forordning [CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer] ved hjælp af CO₂-korrektionsfaktoren, jf. artikel 3, stk. 78b, i denne forordning.

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Fabrikanter kan fremstille køretøjer, der kombinerer to eller flere af de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1, 2 eller 3, og angive dem ved hjælp af en kombination af symboler og bogstaver såsom "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. For køretøjer i klasse N₂ med en maksimal vægt på **mellem 3,5 og 4,0 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N₁**, kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N₁. Sådanne køretøjer

Ændringsforslag

5. Fabrikanter kan fremstille køretøjer **i klasse M1 og N1**, der kombinerer to eller flere af de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1, 2 eller 3, og angive dem ved hjælp af en kombination af symboler og bogstaver såsom "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".

Ændringsforslag

6. For køretøjer i klasse N₂ **og M2** med en maksimal vægt på **op til 5,0 ton**, kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N₁. Sådanne køretøjer betegnes som

betegnes som "Euro 7ext-køretøj".

"Euro 7ext-køretøj".

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. **Fabrikanterne sikrer, at disse køretøjer overholder de værdier vedrørende CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til bestemmelserne i denne forordning i køretøjets levetid, jf. bilag IV, tabel 1.**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Fabrikanterne skal sikre, at OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, **opfylder bestemmelserne i denne forordning**, så længe køretøjet er i brug.

Ændringsforslag

3. Fabrikanterne skal sikre, at **funktionaliteten af** OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, **forbliver uændret**, så længe køretøjet er i brug.

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6 – indledning

Kommissionens forslag

6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 6 – litra a

Kommissionens forslag

a) **registrere omfanget og varigheden af alle emissionsoverskridelser**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag

b) formidle data **om køretøjets emissionsadfærd, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme**, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden^{55, 56}

Ændringsforslag

b) formidle data via OBD-porten og **eventuelt** trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden^{55, 56}

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 6 – litra c

Kommissionens forslag

c) **udløse reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere **de** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst.

Ændringsforslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere **juridisk behørig og nødvendige** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og **eventuelt trådløst, herunder (men ikke begrænset til) levering af tredjepartstjenester til brugeren af køretøjet.**

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikanterne **straks** træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikanterne **baseret på processen og tidsrammerne for gennemførelseslovgivning** træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, **slid på** komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE CO₂ korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.

Ændringsforslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE CO₂ korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder. ***Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.***

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj og udlevere dette pas til køberen af køretøjet sammen med køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger prøvnings- og overensstemmelsesverifikation samt procedurer vedrørende emissionstypelogkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, overensstemmelseserklæring **og EVP** i henhold til stk. 1-4. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger prøvnings- og overensstemmelsesverifikation samt procedurer vedrørende emissionstypelogkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning **og** overensstemmelseserklæring i henhold til stk. 1-3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 7a

Specifik bestemmelse for bildæks slidstyrke

- 1. Dækklassificeringer og -definitioner med hensyn til typegodkendelse med hensyn til emissioner fra dæk skal overholde de ensartede bestemmelser, som er udarbejdet i FN, for godkendelse af dæk med hensyn til emissionstypelogkendelse af dækslid, og medtages i denne forordning ved en gennemførelsesretsakt, jf. artikel 14, stk. 3.*
- 2. Undtagelser fra disse krav bør udarbejdes i FN og medtages i denne forordning ved delegerede retsakter, jf. artikel 15.*

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning Artikel 8 – overskrift

Kommissionens forslag

Særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer

Ændringsforslag

Særlige regler for fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. For så vidt angår forurenende emissioner kan fabrikanter af små mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. 4, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag

1. For så vidt angår forurenende emissioner kan fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. 6, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer.

Ændringsforslag 62

Forslag til forordning Artikel 9

Kommissionens forslag

Artikel 9

Særlige regler for etapevise køretøjer

Ændringsforslag

udgår

1. Ved typegodkendelse af etapevise køretøjer er fabrikanten af anden eller efterfølgende etaper ansvarlige for emissionstypogodkendelsen, hvis de ændrer en hvilken som helst del af køretøjet, som ifølge de data, der er fremlagt af fabrikanten i den foregående etape, kan påvirke emissionerne eller batteriets holdbarhed.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikanten i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag 63

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Med virkning fra *den...* [**Publikationskontoret indsæt venligst** = datoen for *denne forordnings ikrafttræden*] må de nationale godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypogodkendelse eller national emissionstypogodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

Ændringsforslag 64

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 4

Ændringsforslag

3. Med virkning fra datoen for *ikrafttrædelsen af de gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, der er gældende for den relevante køretøjsklasse*, må de nationale godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypogodkendelse eller national emissionstypogodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

4. Med virkning fra **den 1. juli 2025**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 , som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2 -emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

4. Med virkning fra **36 måneder efter ikrafttrædelsen af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter og i overensstemmelse med den relevante tidslinje og specifikke bestemmelser for komponenter samt separate tekniske enheder**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 , som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2 -emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 5

5. Med virkning fra **den 1. juli 2027** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 og N_3 , og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 , som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, **anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2 -emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.**

5. Med virkning fra **60 måneder efter ikrafttrædelsen af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter og i overensstemmelse med den relevante tidslinje og specifikke bestemmelser for komponenter samt separate tekniske enheder** skal de nationale myndigheder, **af årsager, der er relateret til CO_2 -udledning og forurenende emissioner, brændstof- og elforbrug eller batteriholdbarhed**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 , O_4 , **nægte at meddele EU-emissionstypogodkendelse eller national emissionstypogodkendelse**, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Med virkning fra den 1. juli **2030** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

6. Med virkning fra den 1. juli **2035** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og **elektrisk** energiforbrug, **energieffektivitet** eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 67

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative og tekniske elementer, der er nødvendige for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere overholdelsen af stk. 1, samt de tekniske elementer, der kræves i forbindelse med markedstilsyn i henhold til stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative og tekniske elementer, der er nødvendige for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere overholdelsen af stk. 1, samt de tekniske elementer, der kræves i forbindelse med markedstilsyn i henhold til stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2, **og træder i kraft mindst tre år før de datoer, der er fastsat i artikel 10, stk. 4 og 5.**

Ændringsforslag 68

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Med virkning fra **den 1. juli 2025** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁, N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

1. Med virkning fra **36 måneder efter ikrafttrædelsen af alle de gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, der er relevante for den pågældende køretøjsklasse, og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter samt separate tekniske enheder** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁ **eller N1**, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 69

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. **Med virkning fra den 1. juli 2027** er salg og installation af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ eller N₃, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

2. **60 måneder efter ikrafttrædelsen af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ eller N₃, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 70

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 3 a (nyt)

3a. Med virkning fra datoen [to år efter offentliggørelsen af den delegerede retsakt vedrørende godkendelsen af C1-dæk med hensyn til emissioner fra dæk, der er inden for de fastsatte grænser i FN's WP29-forskrift] afviser nationale myndigheder, af årsager relateret til de områder for C1-dæk, der er omfattet af artikel 7a (ny) (specifikke bestemmelser for emissioner fra dækslid), at give EU-typegodkendelse til en komponent/separat teknisk enhed med hensyn til nye typer af dæk, som ikke overholder denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Med virkning fra datoen [fire år efter offentliggørelsen af den delegerede retsakt vedrørende godkendelsen af C1-dæk med hensyn til emissioner fra dæk, der er inden for de fastsatte grænser i FN's WP29-forskrift] afviser nationale myndigheder, af årsager relateret til de områder for C1-dæk, der er omfattet af artikel 7a (ny) (specifikke bestemmelser for emissioner fra dækslid), at give typegodkendelse eller national EU-typegodkendelse til nyproducerede C1-dæk, som ikke overholder denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. C1-dæk, der er produceret inden de datoer, som er fastsat i stk. 3a, og som ikke overholder kravene i bilag I, må sælges i en periode på højst 30 måneder fra disse datoer. FN udvider en behørig afprøvningsmetode samt grænser for dæks slidstyrke til at omfatte C2- og C3-dæk.

Ændringsforslag 71

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra f

Kommissionens forslag

f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil

Ændringsforslag

f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil ***specifikt for de forskellige køretøjsklasser, der også tager højde for andre systemer på køretøjer, som bidrager til bremsning af køretøjer og bremsning af påhængskøretøjer***

Ændringsforslag 72

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra g**

Kommissionens forslag

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele

Ændringsforslag

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele ***specifikt for de forskellige køretøjsklasser, der også tager højde for andre systemer på køretøjer, som bidrager til bremsning af køretøjer og bremsning af påhængskøretøjer***

Ændringsforslag 73

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra g a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele til ældre personbiler til eftermontering for at reducere emissioner fra bremsning betydeligt.

Ændringsforslag 74

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra h**

Kommissionens forslag

h) dæktyper med hensyn til deres

Ændringsforslag

h) dæktyper med hensyn til deres

slidstyrke

slidstyrke, *som er defineret af taskforcen for dækslid under FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)*

Ændringsforslag 75

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder ***tilfældige og værst tænkelige RDE-prøvningscyklusser***, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner

Ændringsforslag

a) ***for køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007***, metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder ***foranstaltninger mod tendentios kørsel og misbrug under RDE-prøvning***, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) ***for køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 595/2009, til overførsel af alle afprøvningsmetoder i laboratorium og for overensstemmelse efter ibrugtagning (ISC-PEMS) som fastsat i denne forordning med efterfølgende ændringer***

Ændringsforslag 77

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra g

Kommissionens forslag

g) metoder til måling af

Ændringsforslag

g) metoder til måling af

partikelemissioner fra bremses, *herunder metoder for tunge køretøjer, bremsepartikelemissioner ved faktisk kørsel* og regenerativ bremsning

partikelemissioner fra bremses *på grundlag af FN's færdiggjorte globale tekniske forskrift (UN GTR) for køretøjer i klasse M1 og N1 og til at udføre et omfattende ringanalyseprogram for at fastlægge baseline for emissioner fra bremsekitage på køretøjer i klasse M1 og N1, ud fra hvilket der kan tages proportionale grænser for bremsekitage i betragtning, en tilsvarende tilgang for tunge køretøjer, når der er udarbejdet en behørig afprøvningsmetode på UNECE-plan,* og regenerativ bremsning

Ændringsforslag 78

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra h

Kommissionens forslag

h) metoder til måling af dæks slidstyrke *med henblik på at overvåge graden af dækafslidning*

Ændringsforslag

h) metoder til måling af dæks slidstyrke *i overensstemmelse med FN's relevante WP29-forskrift*

Ændringsforslag 79

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra j

Kommissionens forslag

j) OBFCM-udstyr, OBD- og OBM-systemer, herunder *overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og* trådløs kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændringsforslag

j) OBFCM-udstyr, OBD- og OBM-systemer, herunder *valgfri* trådløs kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændringsforslag 80

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra r

Kommissionens forslag

r) specifikationer for
referencebrændstoffer til prøvning

Ændringsforslag

r) specifikationer for
referencebrændstoffer til prøvning, **der i
direktiv 98/70/EF om brændstofkvalitet
omfatter en forbedret miljøspecifikation
for brændstoffer for at muliggøre lavere
udstødningsforurening**

Ændringsforslag 81

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra s

Kommissionens forslag

s) metoder til vurdering af fraværet af
manipulationsanordninger og
manipulationsstrategier

Ændringsforslag

s) metoder til vurdering af fraværet af
manipulationsanordninger og
manipulationsstrategier **og til i denne
forordning at overføre de krav, der er
fastsat i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF)
nr. 715/2007 og artikel 5, stk. 11, i
forordning (EU) 2017/1151, der er
gældende for køretøjer i klasse M1 og N1,
og i FN-ECE-regulativ nr. 49 (8), version
6, bilag X, punkt 5.1.2, der er gældende
for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3**

Ændringsforslag 82

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra t

Kommissionens forslag

t) **metoder til måling af dæks
slidstyrke**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 83

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra w a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

wa) for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 til i denne forordning at overføre alle afprøvningsmetoder i laboratorium og for overensstemmelse efter ibrugtagning (ISC-PEMS) som fastsat i forordning (EF) nr. 595/2009 med efterfølgende ændringer

Ændringsforslag 84

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra w b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

wb) metoderne til at typegodkende relevante hybridteknologier for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3

Ændringsforslag 85

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra w c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

wc) præcisering af afprøvningsforpligtelserne for fabrikanter, typegodkendende myndigheder, tredjeparter for første typegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overholdelse efter ibrugtagning og markedstilsyn.

Ændringsforslag 86

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i udgår

overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre følgende:

- a) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-køretøjer*
- b) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-bremser eller -dæk*
- c) bilag V for så vidt angår anvendelsen af prøvningskrav og erklæringer baseret på den tekniske udvikling*
- d) artikel 5 ved at indføre valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter.*

Ændringsforslag 87
Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) fastsætte grænseværdier for bremsepartikelemissioner i bilag I med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)

udgår

Ændringsforslag 88

Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) fastsætte grænseværdier for dæks slidstyrke for dæktyper i bilag I med henvisning til det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)

b) fastsætte grænseværdier for dæks slidstyrke for dæktyper i bilag I og derved sikre synkronisering med FN's WP29-forskrift

Ændringsforslag 89

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og en rapport om holdbarheden af tunge køretøjer, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet

udgår

Ændringsforslag 90

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra e

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 91

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) fastsættelse af krav og regler i samarbejde med fabrikanten og leverandøren for tekniske anordninger i køretøjer, der anerkender eksklusiv anvendelse af CO₂-neutrale brændstoffer i køretøjer.

Ændringsforslag 92

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Senest **den 1. september 2030** underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af denne forordning.

Ændringsforslag

1. Senest **60 måneder efter ikrafttrædelsen af alle gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter vedtaget i overensstemmelse med denne forordning** underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af denne forordning.

Ændringsforslag 93

Forslag til forordning Artikel 19 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den **1. juli 2035 i overensstemmelse med den angivne dato i artikel 10, stk. 6**.

Ændringsforslag 94

Forslag til forordning Artikel 19 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den **angivne dato i artikel 10, stk. 5**.

Ændringsforslag 95

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 2

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse fra **den 1. juli 2025** for køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og fra **1. juli 2027** for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.

Ændringsforslag

Den finder anvendelse fra **tre år efter datoen for al relevant sekundær lovgivnings ikrafttræden** for køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og fra **60 måneder efter ikrafttrædelsen af den relevante afledte ret** for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.

Ændringsforslag 96

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 3**

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse fra den 1. juli **2030** for køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag

Den finder anvendelse fra den 1. juli **2035** for køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag 97

**Forslag til forordning
Bilag I – tabel 1**

<i>Kommissionens forslag</i>				
Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med intern forbrændingsmotor				
Forurenende emissioner	køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Kun for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masse forhold ¹ på under 35 kW/t	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masse forhold på under 35

				kW/t
	pr. km	pr. km	pr. kørsel	pr. kørsel
NO _x i mg	60	75	600	750
PM i mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ i antal	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO i mg	500	630	5000	6300
THC i mg	100	130	1000	1300
NMHC i mg	68	90	680	900
NH ₃ i mg	20	-	200	-
<p>¹. Målt i overensstemmelse med punkt 5.3.2 i FN/ECE-regulativ nr. 85 for så vidt angår ICEV'er og PEV'er eller, i alle andre tilfælde, målt i overensstemmelse med en af prøvningsprocedurerne i punkt 6 i FN's globale tekniske forskrift 21</p>				
<i>Ændringsforslag</i>				
Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med intern forbrændingsmotor				
Forurenende emissioner	køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Kun for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masse forhold ¹ på under 44 kW/t	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masse forhold på under 44 kW/t
	pr. km	pr. km	pr. kørsel	pr. kørsel
NO _x i mg	60	125	600	1500
PM i mg	4,5	5	45	50
PN ₁₀ i antal	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO i mg	500	740	5000	7400
THC i mg	100	160	1000	1600
NMHC i mg	68	108	680	1080
NH ₃ i mg	20	20	200	200

¹. Målt i overensstemmelse med punkt 5.3.2 i FN/ECE-regulativ nr. 85 for så vidt angår ICEV'er og PEV'er eller, i alle andre tilfælde, målt i overensstemmelse med en af prøvningsprocedurerne i punkt 6 i FN's globale tekniske forskrift 21

Ændringsforslag 98

Forslag til forordning Bilag I – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>				
Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer				
Forurenende emissioner	<i>Kolde emissioner</i> ²	<i>Varme emissioner</i> ³	<i>Emissionsbudget for alle kørsler under 3* WHTC lang</i>	<i>Fakultative emissionsgrænser for tomgang</i> ⁴
	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. kWh</i>	<i>pr. time</i>
<i>NO_x i mg</i>	<i>350</i>	<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5000</i>
<i>PM i mg</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	
<i>PN₁₀ i antal</i>	<i>5x10¹¹</i>	<i>2x10¹¹</i>	<i>3x10¹¹</i>	
<i>CO i mg</i>	<i>3500</i>	<i>200</i>	<i>2700</i>	
<i>NMOG i mg</i>	<i>200</i>	<i>50</i>	<i>75</i>	
<i>NH₃ i mg</i>	<i>65</i>	<i>65</i>	<i>70</i>	
<i>CH₄ i mg</i>	<i>500</i>	<i>350</i>	<i>500</i>	
<i>N₂O i mg</i>	<i>160</i>	<i>100</i>	<i>140</i>	
<i>HCHO i mg</i>	<i>30</i>	<i>30</i>		
<p>². <i>Kolde emissioner henviser til den 100. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer, eller WHTC_{cold} for motorer</i></p> <p>³. <i>Varme emissioner henviser til den 90. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer, eller WHTC_{hot} for motorer</i></p> <p>⁴. <i>Finder kun anvendelse, hvis der ikke forefindes et system, som automatisk lukker motoren ned efter 300 sekunders kontinuerlig tomgang (når køretøjet er standset og bremsene aktiveret)</i></p>				

Ændringsforslag

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

Forurenende emissioner	<i>CO</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NMHC</i> <i>mg/kWh</i>	<i>mg/kWh</i>	<i>NOx</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NH3</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PM</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PN10</i>
<i>WHSC (CI) og WHTC (CI og PI)</i>	<i>1500</i>	<i>80</i>	<i>500</i>	<i>230</i>	<i>10</i>	<i>8</i>	<i>6x10¹¹</i>
<i>RDE</i>	<i>2250</i>	<i>120</i>	<i>750</i>	<i>345</i>	<i>15</i>	<i>8</i>	<i>9x10¹¹</i>

Ændringsforslag 99

**Forslag til forordning
Bilag I – tabel 3**

<i>Kommissionens forslag</i>		
Euro 7-fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M ₁ og N ₁		
Forurenende emissioner	Køretøjer i klasse M ₁ , N ₁ med en totalmasse på op til 2650 kg	Køretøjer i klasse N ₁ med en totalmasse på 2650 kg eller derover
Fordampningsemissioner (fordampningstab efter kørsel (hot soak) + 2 dages døgnemissionsprøvning)	0,50 g på værste dag + fordampningstab efter kørsel (hot soak)	0,70 g på værste dag + fordampningstab efter kørsel (hot soak)
Emissioner fra påfyldning af brændstof	0,05 g/l brændstof	0,05 g/l brændstof
<i>Ændringsforslag</i>		
Euro 7-fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M ₁ og N ₁		
Forurenende emissioner	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med en totalmasse på op til 2650 kg	Køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med en totalmasse på 2650 kg eller derover
Fordampningsemissioner (fordampningstab efter kørsel (hot soak) + 2 dages	0,50 g på værste dag + fordampningstab efter kørsel (hot soak)	0,70 g på værste dag + fordampningstab efter kørsel (hot soak)

døgnemissionsprøvning)		
Emissioner fra påfyldning af brændstof	0,05 g/l brændstof	0,05 g/l brændstof

Ændringsforslag 100

Forslag til forordning Bilag I – tabel 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

[...]

udgår

Ændringsforslag 101

Forslag til forordning Bilag II – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M ₁			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	
<i>Ændringsforslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M ₁			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi		<i>Påbegyndelse af levetiden til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV		70 %	
PEV		70 %	

Ændringsforslag 102

Forslag til forordning Bilag II – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N ₁			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	
<i>Ændringsforslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N ₁			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi		<i>Påbegyndelse af levetiden til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV		65 %	
PEV		65 %	

Ændringsforslag 103

Forslag til forordning Bilag III – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>		
Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum,

		hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	-10 °C til 0 °C eller 35 °C til 45 °C
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under 1 800 m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/h
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	Mere end 20 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	<i>Alle</i>	-
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km
<p>* Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser, medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.</p>		
<i>Ændringsforslag</i>		
Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse), og hvis to eller flere betingelser er opfyldt, udelades denne del af kørslen og sættes til ugyldig).
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	-10 °C til 0 °C eller 35 °C til 45 °C

Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under 1 800 m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/h
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	Mere end 20 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	<i>Eventuelle tendentiøse og sjældne kørselsforhold er ikke tilladt</i>	<i>Tendentiøse og sjældne kørselsforhold er ikke tilladt</i>
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km
<p>* Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser, medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.</p>		

Ændringsforslag 104

Forslag til forordning Bilag III – tabel 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

[...]

udgår

Ændringsforslag 105

Forslag til forordning Bilag IV – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid			
Køretøjers, motorers og forureningsbegræ	Køretøjer i klasse M ₁ , N ₁ og M ₂	Køretøjer i klasse N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	Køretøjer i klasse N ₃ >16t, M ₃ >7.5t

nsende udskiftningsanor dningers levetid			
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	700 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 200 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 375 000 km	Efter primær levetid og op til 875 000 km

Ændringsforslag

Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid

Køretøjers, motorers og forureningsbegræ nsende udskiftningsanor dningers levetid	Køretøjer i klasse M ₁ , N ₁ og M ₂	Køretøjer i klasse N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	Køretøjer i klasse N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	700 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 240 000 km eller 16 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 500 000 km	Efter primær levetid og op til 1 200 000 km

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009
Referencer	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Korresponderende udvalg Dato for vedtagelse på plenarmødet	ENVI 15.12.2022
Udtalelse fra Dato for vedtagelse på plenarmødet	Udvalget om Industri, Forskning og Energi 15.12.2022
Associerede udvalg – dato for meddelelse på plenarmødet	11.5.2023
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Massimiliano Salini 15.12.2022
Behandling i udvalg	22.5.2023
Dato for vedtagelse	19.7.2023
Resultat af den endelige afstemning	+: 46 –: 12 0: 14
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere (forretningsordenens art. 209, stk. 7)	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
EPP	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Mesure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerkovič, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

24.7.2023

UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Ordfører for udtalelse: Marian-Jean Marinescu

KORT BEGRUNDELSE

EURO 7-standarden vil finde anvendelse på alle motorkøretøjer, hvor der sættes grænser for ikkeudstødningsemissioner, herunder partikelemissioner fra bremses og dæk, med henblik på at reducere luftforurening fra nye motorkøretøjer, der sælges i EU, for at leve op til den europæiske grønne pagts ambition om nulforurening. Mens forslaget vil bidrage betydeligt til at forbedre luftkvaliteten og til EU's miljømålsætninger, vil gennemførelsen heraf også kræve en bølge af investeringer for alle kategorier af køretøjsfabrikanter (lette køretøjer og tunge køretøjer) samt for hele industrien for komponenter og separate tekniske enheder (dæk og bremses), hvilket sandsynligvis vil blive givet videre til forbrugerne.

I sin konsekvensanalyse skønner Kommissionen, at der vil ske en stigning i prisen på en personbil på højst 150 euro, mens bilindustrien skønner, at prisstigningen vil være 2 000 euro. Der er ligeledes store forskelle mellem skønnene for tunge køretøjer. På baggrund af denne prisstigning forventes det, at mere end 250 millioner køretøjer (lette og tunge køretøjer), der aktuelt anvendes i EU, også vil blive anvendt, efter Euro 7 træder i kraft. For disse køretøjer er der ikke noget andet alternativ til at reducere CO₂-emissioner end at anvende alternative brændstoffer. Rammelovgivningen skal tilskynde industrien til at investere i forskning og udvikling af de mindst forurenende alternative brændstoffer og øge stordriftsproduktionen af disse brændstoffer for at sikre den nødvendige mængde til bilerne i brug og prisoverkommeligheden heraf.

Det skal dog understreges, at reduktionen af CO₂ og den øvrige emissionsreduktion (der fastsættes i Euro 7-standarden) ikke kan behandles separat. De er forbundet med hinanden, da det endelige politiske mål er at leve op til målet i Fit for 55, som er målet om at reducere CO₂-emissionerne med 55 % senest i 2030. Den europæiske lovgivning skal tilpasses denne situation, da Europa ellers vil fremstille teknologisk og konkurrencemæssigt forældede produkter.

På baggrund af ovennævnte er ordføreren for TRAN-udtalelsens mål at sikre balancen og

proportionaliteten mellem forslaget's miljømæssige fordele og de socioøkonomiske omkostninger med henblik på at sikre høje standarder for luftkvalitet for vores borgere, men på den anden side også at give den europæiske industri mulighed for at gennemføre og anvende disse regler inden for en rimelig tidsfrist med færrest mulige investeringer og negative konsekvenser for deres konkurrenceevne og forhindre betydelige prisstigninger, der ville begrænse mobiliteten, begrænse den gennemsnitlige forbrugers mulighed for at få en bil og øge transport- og brændstofpriserne med den i forvejen hidtil uset høje inflation i EU.

Rapportens højdepunkter

1. Tidshorisont

Senest et år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden skal Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter/delegerede retsakter.

Forordningen finder anvendelse tre år fra ikrafttrædelsesdatoen for de tilsvarende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter for nye typer af køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder, med undtagelse af dæk og bremses, beregnet til sådanne køretøjer, og fem år fra ikrafttrædelsesdatoen for de tilsvarende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter for nye typer af køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder, med undtagelse af dæk og bremses, beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.

2. Prøvningsmetoder tættere på Euro 6/Vi-standarder baseret på etableret teknologi og metoder med henblik på at sikre rettidig gennemførelse heraf.

3. En teknologineutral tilgang. Introduktion af en ny kategori af køretøj – "Køretøjer med CO₂-neutrale brændstoffer".

4. Reduktion af kompleksiteten samt administrations- og gennemførelsesomkostninger for fabrikanter og myndigheder. Flexibilitet for små og ultrasmå fabrikanter.

5. Dæk. Tilpasning til det arbejde, der er udført i Taskforcen for dækslid under FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29).

6. Bremses. Prøvningsmetoder tilpasset til FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) i forhold til reduktion af kompleksiteten for fabrikanter.

7. Batterier. Ny definition af "batteriets holdbarhed" – holdbarheden af et traktionsbatteri for så vidt angår dets SOCE (tilstand for certificeret rækkevidde) og SOCR (tilstand for certificeret rækkevidde).

9. Følere og måling af emissioner. Bestemmelse, der fastsætter, at de relaterede ansørgsforanstaltninger ikke må bringe trafikikkerheden i fare eller begrænse mobiliteten.

10. Krav til levetid vil kun være nødvendige inden for standardanvendelse af køretøjet.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og

Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2018/858⁴³** et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

(1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. **Med henblik herpå bør denne forordning indføre** et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, **samtidig med at man bevarer EU-borgernes mobilitetsrettigheder, deres ret til frit valg med hensyn til, hvilken type bil/motor de anvender, samt prisoverkommeligheden af personbiler for borgerne og konkurrenceevnen og jobmulighederne i industrien, samtidig med at EU-borgernes ret til ren og sund luft bevares.**

⁴³ **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).**

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

(1a) Prøvningsmetoderne for typegodkendelsesprocedurerne for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer og for motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge lastbiler og busser, herunder grænsebetingelserne for prøvning af de allerede regulerede stoffer, bør forblive dem, der i øjeblikket er fastsat i 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), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og i overensstemmelse hermed fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 1 b (ny)

(1b) Prøvningsmetoderne for typegodkendelsesprocedurerne for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer og for motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge lastbiler og busser for nye stoffer reguleres af denne forordning, men prøvningsmetoderne skal være i overensstemmelse med 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), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. For at give fabrikkerne tilstrækkelig tid til at udvikle og implementere den nye prøvningsmetode, vil der blive afsat yderligere to år til regulering af de nye stoffer.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") bør fortsat harmoniseres for at sikre et velfungerende indre marked samt et **højt** niveau for miljø- og sundhedsbeskyttelse, der er ens i alle medlemsstater.

Ændringsforslag

(2) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") bør fortsat harmoniseres for at sikre et velfungerende indre marked samt et **ambitiøst** niveau for miljø- og sundhedsbeskyttelse, der er ens i alle medlemsstater, **og bidrage til bedre luftkvalitet. Euro 7 som en del af EU's handlingsplan: Mod nulforurening for luft, vand og jord bør også bidrage til den sociale og grønne omstilling for at opnå klimaneutralitet senest i 2050 (den grønne pagt).**

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 4

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵. **Grunden til at have to forordninger var, at emissionerne fra tunge køretøjer blev kontrolleret på grundlag af motorprøvning, mens grundlaget for lette køretøjer var prøvning af hele køretøjet. Siden da er der udviklet metoder, der gør det muligt at prøve både lette og tunge køretøjer på vej. Det er derfor ikke længere nødvendigt at basere typegodkendelsen på motorprøvning.**

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6")⁴⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI")⁴⁵.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

Ændringsforslag 6

**Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Typegodkendelseskravene til nyproducerede dæk i dækklasser C1, C2 og C3 er fastsat i den generelle sikkerhedsforordning ((EU) 2019/2144). Derfor supplerer denne forordning disse tekniske krav, der fortsat bør danne grundlag for typegodkendelse af nye dæk, med krav til dæks slidstyrke.

Ændringsforslag 7

**Forslag til forordning
Betragtning 5**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypogodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser for sådanne køretøjer.

(5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypogodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser for sådanne køretøjer **og de samme prøvningsprocedurer.**

Ændringsforslag 8

**Forslag til forordning
Betragtning 6**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6) Desuden blev de nuværende emissionsgrænser vedtaget i 2007 for lette køretøjer og i 2009 for tunge køretøjer. Begge emissionsgrænser blev vedtaget på grundlag af den på daværende tidspunkt tilgængelige teknologi. Siden da har teknologien udviklet sig, og det

(6) Desuden blev de nuværende emissionsgrænser vedtaget i 2007 for lette køretøjer og i 2009 for tunge køretøjer. Begge emissionsgrænser blev vedtaget på grundlag af den på daværende tidspunkt tilgængelige teknologi. Siden da har teknologien udviklet sig, og det

emissionsniveau, der er opnået med en kombination af nuværende teknologier, er meget lavere end det, der blev opnået for mere end 15 år siden. ***Denne teknologiske udvikling bør afspejles i emissionsgrænser baseret på den nyeste eksisterende teknologi og viden om forureningsbekæmpelse og for alle relevante forurenende stoffer.***

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. ***Der opnås forenkling ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger, der fandtes under Euro 6 og Euro VI, ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømlinet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypogodkendelsen.***

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at sikre, at ***emissionerne*** fra

emissionsniveau, der er opnået med en kombination af nuværende teknologier, er meget lavere end det, der blev opnået for mere end 15 år siden.

Ændringsforslag

(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne.

(8) For at sikre, at

både lette **og tunge** køretøjer **begrænses** under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer **under faktiske anvendelsesforhold med et minimalt** antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav **og ikke kun i laboratoriet**.

udstødningsemissionerne fra lette køretøjer **er begrænset** under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer **på tværs af et statistisk repræsentativt og retvisende** antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) RDE-resultaterne skal demonstreres ved prøvning på vej af køretøjer, der betjenes ved deres normale kørselsmønstre, kørselsforhold og nyttelast. RDE-prøvninger skal være repræsentative for køretøjer, der anvendes på deres reelle kørselsruter på offentlig vej og med deres normale nyttelast. I prøvningsresultaterne med henblik på overensstemmelsesverifikation for køretøjet skal der ikke tages hensyn til emissionsresultater ved ikkerepræsentativ og tendentiøs kørsel.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) Nøjagtigheden af det bærbare emissionsmålingsudstyr, der anvendes til måling af emissioner fra køretøjer, der anvendes på vej, er blevet væsentligt forbedret, siden det blev indført. Det er derfor hensigtsmæssigt at basere emissionsgrænserne på sådanne målinger på vej, og derfor kræver prøvning på vej ikke længere anvendelse af overensstemmelsesfaktorer.

udgår

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer i Unionen.

Ændringsforslag

(10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer **og deres standardanvendelse** i Unionen.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering **og optankning** af et **benzindrevet** køretøj. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.

Ændringsforslag

(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse **og** parkering af et køretøj. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på

Ændringsforslag

(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremses på

køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi med henblik på at foreslå grænseværdier for dækslid.

køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør udarbejde en rapport om dækslid inden udgangen af 2024 med henblik på at gennemgå målemetoderne og den nyeste teknologi med henblik på at foreslå grænseværdier for dækslid *i overensstemmelse med det arbejde, der er udført i taskforcen for dækslid under FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29).*

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁴⁶ regulerer gearskiftindikatorer (GSI), hvis hovedformål er at minimere et køretøjs brændstofforbrug, når føreren følger angivelserne. Kravene til emission af forurenende stoffer under faktisk kørsel, herunder når de følger GSI, bør imidlertid behandles i denne forordning.

⁴⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer,

Ændringsforslag

(13) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁴⁶ regulerer gearskiftindikatorer (GSI), hvis hovedformål er at minimere et køretøjs brændstofforbrug, når føreren følger angivelserne. Kravene til emission af forurenende stoffer under faktisk kørsel, herunder når de følger GSI, bør imidlertid behandles i denne forordning *på en sådan måde, at chaufførerne ikke stigmatiseres, hverken med hensyn til deres kørsel, motortypen, gearkassen på deres køretøj eller køretøjets alder.*

⁴⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer,

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

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).

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) For at give fabrikanterne mulighed for at overholde emissionsgrænserne i forbindelse med prøvningsprocedurerne bør Kommissionen indføre overensstemmelseskriterierne i to trin. I det første trin bør der på fabrikantens anmodning anvendes en midlertidig overensstemmelsesfaktor, mens der som andet trin kun anvendes en endelig overensstemmelsesfaktor. Den endelige overensstemmelsesfaktor bør fastsættes i løbet af en overgangsperiode og omfatte en margen, der er udtryk for den yderligere målingsusikkerhed. Kommissionen bør løbende vurdere denne overensstemmelsesfaktor i lyset af den tekniske udvikling og årligt nedjustere den på grundlag af videnskabelig dokumentation, måleprocedurens forbedrede nøjagtighed og de tekniske

fremskridt. Overensstemmelsesfaktoren bør gradvist sænkes og ophøre med at gælde senest i 2035.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets **sundhedstilstand** bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed **i personbiler** under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁴⁷.

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

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Betragtning 15

Ændringsforslag

(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets **tilstand for certificeret energi (SOCE) og tilstand for certificeret rækkevidde (SOCR)** bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22⁴⁷. **Der bør desuden indføres europæiske støtteordninger for forskning og produktion af batterier, der anvender mindre forurenende teknologi.**

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

Kommissionens forslag

(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor **yderst** vigtigt at **garantere den størst mulige** sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, **tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrolsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.**

Ændringsforslag

(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres **ved hjælp af foranstaltninger til at forhindre annoncering, salg og montering af manipulationsudstyr.** Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug, **og derfor bør medlemsstaterne følge andre medlemsstaters eksempel og indføre registrering af køretøjers kilometerstand, når et køretøj er til service eller periodisk eftersyn.** Det er derfor vigtigt, at **nye køretøjer er konstrueret med hensigtsmæssig** sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer. **Det er også nødvendigt at indføre et effektivt sanktionssystem for bilproducenter, der producerer og/eller bruger kontrol-, diagnosticerings- og overvågningssystemer, der ændrer resultaterne for at overholde denne lovgivning.**

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). **Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det gør heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt opmærksom på nødvendige reparationer.** Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere,

Ændringsforslag

(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD) **og fejlindikatoren på instrumentpanelet (MI).** Det er muligt, at køretøjer udleder mere, end de må, **afhængigt af hvor længe førere eller operatører er om at følge indikationen på OBD-systemets MI.** Nogle følere, der hidtil har været anvendt til

end de må gøre. **De** følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til **løbende** at overvåge og kontrollere køretøjernes emissionsadfærd **ved hjælp af et egenmålingsystem (OBM)**. Systemet **advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrollsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav.**

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Fabrikanter kan vælge at fremstille køretøjer, der overholder **lavere emissionsgrænser eller med bedre batteriholdbarhed end krævet i denne forordning, eller køretøjer, som har adgang til avancerede muligheder, herunder geofencing og adaptive betjeningsanordninger**. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation. Der bør derfor stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) **Hvis Kommissionen fremsætter et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale brændstoffer, der ikke er**

egendiagnosesystemer, kan også anvendes til at overvåge og kontrollere køretøjernes emissionsadfærd **og kan hjælpe med at forbedre funktionaliteten af OBD. Indførelsen af foranstaltninger, der følger af disse systemer, må ikke bringe trafiksikkerheden i fare eller begrænse mobiliteten.**

Ændringsforslag

(17) Fabrikanter kan vælge at fremstille køretøjer, der overholder **kravet om CO₂-neutrale brændstoffer eller om WLTP-effektivitet**. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation. Der bør derfor stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed.

Ændringsforslag

(18) **Denne forordning bør indeholde bestemmelser om typegodkendelse af nye lette og tunge erhvervs køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale**

omfattet af CO₂-flådestandarderne, og i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.

brændstoffer. Der bør oprettes en specifik køretøjsklasse til denne typegodkendelse. Sådanne køretøjer, der anvender forbrændingsmotoren, bør også kunne indregistreres efter 2035 for at give mulighed for en strengt teknologineutral tilgang.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanten af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanten. Fabrikanten af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanten af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger *baseret på tilfældige faktiske kørecykluser*.

Ændringsforslag

(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanten af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanten. Fabrikanten af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanten af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger *i overensstemmelse med prøvningsprocedurerne i denne forordning. Hvad angår det, der kræves med hensyn til CO₂-regler, skal anvendelsen af denne forordning for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer udskydes og først gælde seks år efter den relevante afledte lovgivning.*

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Betragtning 21

Kommissionens forslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår

Ændringsforslag

(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår

fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP) valgmuligheder og betegnelser for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger fra fabrikanter af etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse **metoder og prøvninger til i)** måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige, men statistisk relevante, RDE-prøvningscyklusser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremsere i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter, vi) evaluering af

fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP) valgmuligheder og betegnelser for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger fra fabrikanter af etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO₂-værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige, men statistisk relevante, RDE-prøvningscyklusser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O₃- og O₄-påhængskøretøjer på CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremsere i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter, vi) evaluering af

overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for batteriholdbarhed i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes *ydeevne* (OBD og OBM) viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ix) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xi) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt xii) kriterier for emissionstypegodkendelser for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer xiii) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xv) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xvii) metoder til måling af dækslid *samt* xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV). Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for batteriholdbarhed i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes *korrekte funktion for* OBD og OBM viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ix) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xi) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt xii) kriterier for emissionstypegodkendelser for fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer xiii) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xv) specifikationer for referencebrændstoffer og xvii) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xvii) metoder til måling af dækslid *i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter*, xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV) *samt xviii) foranstaltninger til at præcisere anvendelsen af afprøvninger, som fabrikanten, medlemsstater, tredjeparter/Kommissionen bør foretage ved den første typegodkendelse, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedstilsyn*. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁰.

Kommissionen bør vedtage de anførte retsakter i dette stykke senest et år efter datoen for ikrafttrædelsen af denne forordning eller af FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter.

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af ***køretøjer***, bremses eller dæk omfattet af Euro 7. prøvningskrav, ***navnlig*** under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer ***indførelse af køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanten, men også*** fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper i overensstemmelse med den afprøvningsmetode og de grænser, der er udarbejdet i ***FN***, samt mindstekrav til ydeevne for batterier ***og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-***

Ændringsforslag

(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af bremses eller dæk omfattet af Euro 7. ***anvendelse af*** prøvningskrav under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer, ***men kun for at reducere proceduremæssig kompleksitet*** fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper i overensstemmelse med den afprøvningsmetode og de grænser, der er udviklet i ***UN WP29***, samt mindstekrav til ydeevne for batterier. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at

køretøjer og fastsættelse af definitioner og særlige regler for fabrikanten af små mængder køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂, N₃. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵¹. For at sikre lige deltagelse i udarbejdelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med udarbejdelse af delegerede retsakter.

⁵¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i udarbejdelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med udarbejdelse af delegerede retsakter. ***Kommissionen bør vedtage de anførte retsakter i dette stykke senest et år efter datoen for ikrafttrædelsen af denne forordning eller af FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter.***

⁵¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Betragtning 23

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 27

Ændringsforslag

(23) Af hensyn til klarheden, rationaliteten og forenklingen, og eftersom reglerne om emissionstypegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ajourføres og alle er indeholdt i denne forordning, bør de eksisterende forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EF) nr. 715/2007 ophæves og erstattes af nærværende forordning ***med undtagelse af relevante bilag til prøvningsprocedurerne.***

**Forslag til forordning
Betragtning 25**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 28

**Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes. Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være **tre år fra datoen for ikrafttrædelsen af den sekundære lovgivning**, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes med yderligere to år, eftersom overgangen til **nul- og lavemissionskøretøjer** vil være længere for tunge køretøjer.

Ændringsforslag

(25a) I lyset af bestemmelserne i den nuværende forordning er det vigtigt at tage højde for indvirkningen på forbrugernes adfærd og evne til at anskaffe nye lette og tunge køretøjer, der er fremstillet i EU. Det er yderst vigtigt at lette adgangen til økonomisk overkommelig mobilitet og at begrænse den mulige fremtidige negative indvirkning på beskæftigelsen inden for bilindustrien. Omkostninger ved overholdelse af reguleringen og til tilpasning bør ikke afholdes af den endelige forbruger post factum og bør ikke true den europæiske bilindustris konkurrenceevne.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Betragtning 26

Kommissionens forslag

(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M, N og O, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer komponenter og separate tekniske enheder, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål –

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M, N og O, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer komponenter og separate tekniske enheder **for så vidt angår emissioner samt at forfølge høje niveauer for beskyttelse af miljøet og folkesundheden**, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål –

1a. Tekniske krav og administrative bestemmelser, som fastsættes ved denne forordning for emissionstypogodkendelse af og markedstilsyn med nyproducerede dæk, skal tages i betragtning sammen med de tekniske krav og administrative bestemmelser for dæk i den generelle sikkerhedsforordning (EU) 2019/2144.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Denne forordning finder ikke anvendelse på kravene vedrørende prøvningsbetingelser og -procedurer for stoffer, der allerede er reguleret, for typegodkendelsesprocedurerne for lette personbiler, lette erhvervskøretøjer, motorkøretøjer og motorer samt for lastbiler og busser, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer anvendelse.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b. Denne forordning fastsætter regler for prøvningsmetodekrav vedrørende nyregulerede stoffer til typegodkendelsesprocedurerne for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer og for motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra lastbiler og busser. Denne metode skal være i overensstemmelse med og kun udvide Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om

typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og alle relaterede gennemførte og delegerede retsakter.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 2

Kommissionens forslag

(2) "første emissionstypogodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypogodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypogodkendelsesattesten og køretøjerne sættes i produktion

Ændringsforslag

(2) "første emissionstypogodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypogodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypogodkendelsesattesten og køretøjerne, **komponenterne og de separate tekniske enheder** sættes i produktion

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 4

Kommissionens forslag

(4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC": aktiviteter, der udføres på køretøjer i drift med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning

Ændringsforslag

(4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC" **defineres i denne forordning som**: aktiviteter, der udføres på køretøjer i drift med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 7

Kommissionens forslag

(7) "udstødningsemissioner": alle følgende emissioner fra motorkøretøjets eller motorens udstødningsrør: CO₂, gasformige, faste **eller flydende** stoffer og emissioner fra krumtaphuset

Ændringsforslag

(7) "udstødningsemissioner": alle følgende emissioner fra motorkøretøjets eller motorens udstødningsrør: CO₂, gasformige, faste stoffer og emissioner fra krumtaphuset

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10

Kommissionens forslag

(10) "nitrogenoxider" eller "NO_x": summen af **nitrogenoxider**, der udledes fra udstødningsrøret

Ændringsforslag

(10) "nitrogenoxider" eller "NO_x": summen af **NO og NO₂**, der udledes fra udstødningsrøret.

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 11

Kommissionens forslag

(11) "partikler" eller "PM": ethvert materiale, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne og indsamles på et filtermedie

Ændringsforslag

(11) "partikler" eller "PM": ethvert materiale, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne og indsamles på et filtermedie, ***i overensstemmelse med den procedure, som er foreskrevet i denne forordning***

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 14

Kommissionens forslag

(14) "**partikelantal over 10 nm**" eller "PN₁₀": det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne **med en diameter lig med eller over 10 nm**

Ændringsforslag 39

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 17**

Kommissionens forslag

(17) "samlede carbonhydrider" eller "THC": de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret

Ændringsforslag 40

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 18**

Kommissionens forslag

(18) "ikke-methan carbonhydrider" eller "NMHC": de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret, bortset fra metan

Ændringsforslag 41

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 24**

Kommissionens forslag

(24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at CO₂ emissioner, brændstofforbrug,

Ændringsforslag

(14) "**10 nm i partikelantal**" eller "PN₁₀": det samlede antal faste partikler **med en nominel afskæring ved 10 nm**, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne **målt i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende forordning**

Ændringsforslag

(17) "samlede carbonhydrider" eller "THC": de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret **som målt i henhold til nærværende forordning**

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag

(24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at CO₂ emissioner, brændstofforbrug,

elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer
"energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj

elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 24 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24a) "energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 28

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(28) "emissioner af bremsepartikler": de partikler, der udledes fra et køretøjs bremsesystem

(28) "emissioner af bremsepartikler": er defineret i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 29

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(29) "dækslid": massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, og som udledes til omgivelserne

(29) "dækslid": er defineret i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 34

Kommissionens forslag

(34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj

Ændringsforslag

(34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj, **og som er monteret på køretøjet på datoen for dets første registrering**

Ændringsforslag 46

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 36**

Kommissionens forslag

(36) **"adaptiv kontrolfunktion": et system, der foretager justeringer i motoren, forureningskontrollsystemer eller andre køretøjsparametre med det formål at forbedre brændstof- eller energiforbruget og effektiviteten af det forureningsbegrænsende system baseret på den forventede brug af køretøjet**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 47

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 37**

Kommissionens forslag

(37) "egendiagnosesystem" eller "OBD": **et system, der kan generere informationer fra køretøjets egendiagnosesystem (OBD) som defineret i artikel 3, nr. 49), i forordning (EU) 2018/858, og som er i stand til at kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst**

Ændringsforslag

(37) "egendiagnosesystem" eller "OBD": **i forbindelse med denne forordning et system i køretøjet, der er i stand til at detektere funktionsfejl i de overvågede emissionsbegrænsningssystemer, afdække det sandsynlige område for en funktionsfejl ved hjælp af fejlkoder, der er lagret i computerhukommelsen, og signalere forekomsten heraf ved hjælp af et alarmsystem, og som er i stand til at**

kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og **med henblik på teknisk kontrol og syn samt med henblik på incitamentsprocedurer**

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 38

Kommissionens forslag

(38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at **detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet**, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten **og trådløst**

Ændringsforslag

(38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at **overvåge emissioner under hensyntagen til OBM-systemets måletolerance** og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten **samt med henblik på teknisk kontrol og syn**

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 39

Kommissionens forslag

(39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller elforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet, i køretøjet

Ændringsforslag

(39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller elforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet, i køretøjet **samt med henblik på teknisk kontrol**

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 39 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(39a) "ansporingsforanstaltninger": alle foranstaltninger efter den gentagne hændelse af emissionsoverskridelse overvåget af OBM-systemet. Disse foranstaltninger omfatter føreradvarselssystem, emissionsselvheling og formidling af oplysninger til de tekniske kontrolmyndigheder, men må ikke omfatte foranstaltninger, der bringer trafiksikkerheden i fare eller begrænser mobilitet

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 42

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og udvidede betingelser som angivet i **tabel 1 og 2 i bilag III**:

(42) "emissioner ved faktisk kørsel" eller "RDE": emissioner fra et køretøj under normale kørselsforhold og udvidede betingelser som angivet i **de relevante bilag i forordning (EU) 2017/1151 og forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i forordning (EU) nr. 595/2009**:

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 57 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

57a) "køretøj med CO₂-neutrale brændstoffer" eller "CNCEV": et let eller tungt køretøj udstyret med en forbrændingsmotor, der udelukkende kører på CO₂-neutralt brændstof

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 57 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

57b) "CO₂-neutralt brændstof": alle brændstoffer, der opnår balance mellem livscyklus-CO₂-emissioner og deres fjernelse og dermed netto ikke udleder nogen drivhusgasser eller CO₂-aftryk, samt overholder innovationsprincippet, den teknologiske neutralitet og bæredygtighedskriterierne i direktiv (EU) 2018/2001 og tilhørende delegerede retsakter

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 57 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

57c) "CO₂-korrektionsfaktor": en faktor, der anvendes til at korrigere udstødningsemissioner fra køretøjer for CO₂ ved vurdering af kravoverholdelse for at afspejle drivhusgasemissionsintensiteten og andelen af CO₂-neutrale brændstoffer

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 58

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(58) "geofencing-teknologier": teknologier, der ikke gør det muligt for et hybridkøretøj at køre med brug af forbrændingsmotoren (dvs. for at muliggøre nulemissionstilstand), når det kører inden for et bestemt geografisk

udgår

område

Ændringsforslag 56

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 61**

Kommissionens forslag

(61) "hjuleffekt": den effekt, der *måles* ved et køretøjs *hjul* og anvendes til dets fremdrift

Ændringsforslag

(61) "hjuleffekt": den effekt, der *er bestemt i henhold til dette regulativ, og som skal leveres* ved et køretøjs *hjulskiver* og anvendes til dets fremdrift

Ændringsforslag 57

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 62**

Kommissionens forslag

(62) "effekt-masseforhold": forholdet mellem mærkeeffekt og *massen i køreklar stand*

Ændringsforslag

(62) "effekt-masseforhold": forholdet mellem mærkeeffekt og *den teknisk tilladte højeste totalvægt (TPMLM) som defineret i bilag II til forordning (EU) 2021/535*

Ændringsforslag 58

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 67**

Kommissionens forslag

(67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et *nulemissionskøretøj* kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

Ændringsforslag

(67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et *køretøj* kan tilbagelægge *i nulemissionstilstand*, indtil traktionsbatteriet er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 69

Kommissionens forslag

(69) "batteriets holdbarhed": et traktionsbatteris holdbarhed målt ud fra dets *sundhedstilstand*

Ændringsforslag

(69) "batteriets holdbarhed (*i køretøjet*)": et traktionsbatteris holdbarhed målt ud fra dets *tilstand for certificeret energi (SOCE) og dets tilstand for certificeret rækkevidde (SOCR)*

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 70

Kommissionens forslag

(70) "*sundhedstilstand*" eller "*SOH*": den målte tilstand af en specifik ydeevneparameter for et køretøj eller traktionsbatteri på et bestemt punkt i dets levetid udtrykt som en procentdel af den ydeevne, der blev bestemt, da køretøjet eller batteriet blev certificeret eller var nyt

Ændringsforslag

(70) "*tilstand for certificeret rækkevidde*" eller "*SOCR og tilstand for certificeret energi*" eller "*SOCE*": den målte tilstand af en specifik ydeevneparameter for et køretøj (*elektrisk rækkevidde*) eller traktionsbatteri (*energi*) på et bestemt punkt i dets levetid udtrykt som en procentdel af den ydeevne, der blev bestemt, da køretøjet eller batteriet blev certificeret eller var nyt

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 71

Kommissionens forslag

(71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i *digital* format, der indeholder oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet, *herunder* emissionsgrænser for forurenende stoffer CO₂-emissioner, brændstofforbrug, energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt, batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier

Ændringsforslag

(71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en *ajourført* fortegnelse på papir og i *digitalt* format, der indeholder oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet *og i hele dets levetid*. *EVP omfatter* emissionsgrænser for forurenende stoffer CO₂-emissioner *under brug*, brændstofforbrug, energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt, batteriets holdbarhed *og*

Ændringsforslag 62

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 75

Kommissionens forslag

(75) "overensstemmelseserklæring": en erklæring fra fabrikanten om, at en bestemt type eller gruppe af køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder er i overensstemmelse med kravene i denne forordning

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 63

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 75 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**75a) "standardanvendelse":
standardiseret måde at køre, fylde
brændstof og vedligeholde et køretøj på**

Ændringsforslag 64

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 77

Kommissionens forslag

(77) "**snedæk**": **et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang**

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. Fabrikkerne sikrer, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, **som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen**, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag

1. Fabrikkerne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller **efter de i artikel 20 anførte datoer**, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. Fabrikkerne sikrer, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, er typegodkendt **til køretøjer, der er nævnt i stk. 1**, i overensstemmelse med denne forordning, **herunder overholdelse af emissionsgrænserne i bilag I og i henhold til betingelserne i bilag III for de nye stoffer og i henhold til de relevante bilag i forordning (EU) 2017/1151, forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i forordning (EF) nr. 595/2009 for de allerede regulerede stoffer.**

Ændringsforslag 67

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanter udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I og respekterer *de værdier, der er nævnt i* køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

Ændringsforslag

2. Fabrikanter udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I og ***betingelserne i bilag III for de nye stoffer og de relevante bilag i forordning (EU) 2017/1151, forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i forordning (EF) nr. 595/2009 for allerede regulerede stoffer*** og respekterer køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. Disse køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.

Ændringsforslag 68

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i ***bilag III***.

Ændringsforslag

Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under ***maksimalt et af de*** udvidede kørselsforhold ***på samme tid***, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i ***de relevante bilag i forordning (EU) 2017/1151 og forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i forordning (EF) nr. 595/2009***.

Ændringsforslag 69

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fabrikanterne udformer og fremstiller komponenter eller separate

Ændringsforslag

4. Fabrikanterne udformer og fremstiller komponenter eller separate

tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I.

tekniske enheder, **der skal monteres på Euro 7-køretøjer**, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I **og prøvningsbetingelserne i bilag III for de nye stoffer og i henhold til de relevante bilag i forordning (EU) 2017/1151 og forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i forordning (EF) nr. 595/2009 for allerede regulerede stoffer.**

Ændringsforslag 70

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Fabrikkerne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier.

Ændringsforslag

5. Fabrikkerne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier, **og det må leverandører af originalt udstyr heller ikke, der leverer dele og komponenter til fabrikker, samtidig med at EU's konkurrencelovgivning respekteres.**

Ændringsforslag 71

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 6 – litra a

Kommissionens forslag

a) egendiagnosesystemer, **der kan detektere fejlfunktioner, som fører til emissionsoverskridelser, med henblik på at fremme reparationer**

Ændringsforslag

a) egendiagnosesystemer

Ændringsforslag 72

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag

b) egenmålingssystemer, *der kan detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne*

Ændringsforslag

b) egenmålingssystemer, *undtagen fabrikanten af små og ultrasmå mængder køretøjer*

Ændringsforslag 73

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra c

Kommissionens forslag

c) OBFCM-anordninger *til overvågning af deres faktiske brændstof- og energiforbrug og andre relevante parametre såsom nyttelast/masse, som er nødvendige for at bestemme deres faktiske brændstof- og energieffektivitet*

Ændringsforslag

c) OBFCM-anordninger

Ændringsforslag 74

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra d

Kommissionens forslag

d) *skærme, der viser sundhedstilstanden af traktionsbatteriet og emissionssystemerne*

Ændringsforslag

d) *SOCE- og SOCR-systemer*

Ændringsforslag 75

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 – litra g

Kommissionens forslag

g) anordninger, der *trådløst* kommunikerer køretøjsgenererede data,

Ændringsforslag

g) anordninger, der *[...]* kommunikerer køretøjsgenererede data *sammen med*

som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

godkendelsesnummeret og typegodkendelsesvarianten, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner, ***og til at stille tredjepartstjenester til rådighed for brugeren af køretøjet med henblik på at forbedre brugen af køretøjet, begrænse dets energiforbrug og dets emissioner eller for at forlænge levetiden af dets batteri under anvendelse.***

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændringsforslag

8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7, ***baseret på den nyeste teknologi på tidspunktet for typegodkendelsen***. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten ***træffe foranstaltninger til at*** fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændringsforslag 77

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 10

Kommissionens forslag

10. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurer, prøvninger og metoder til kontrol af overholdelsen af kravene i stk. 1-9. Disse

Ændringsforslag

udgår

gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag 78

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- 1. Fabrikkerne kan betegne de køretøjer, de fremstiller, som "Euro 7+ køretøjer", hvis disse køretøjer opfylder følgende krav:**
- a) for ICEV og NOVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, og en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner**
- b) for OVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner og batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II**
- c) for PEV ved at erklære en batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II.**

udgår

Ændringsforslag 79

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- 1a. Fabrikkerne kan betegne køretøjer som "Euro 7 NF-køretøjer", hvis disse køretøjer kører på CO₂-neutrale brændstoffer enten udelukkende eller i**

form af en blanding af konventionelle og CO₂-neutrale brændstoffer i køretøjets levetid. Ved anvendelse udelukkende med CO₂-neutrale brændstoffer anses CO₂-emissionerne for at være nul i forbindelse med forordning [CO₂-emissionsstandarder for personbiler/varevogne] og forordning [CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer]. Ved anvendelse af en blanding af konventionelle og CO₂-neutrale brændstoffer reguleres CO₂-emissionerne i forbindelse med forordning [CO₂-emissionsstandarder for personbiler/varevogne] og forordning [CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer] ved hjælp af CO₂-korrektionsfaktoren.

Ændringsforslag 80

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Disse køretøjers overensstemmelse med forskrifterne i punkt 1 kontrolleres i forhold til de erklærede værdier.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 81

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

2a. Fabrikanten kan betegne PEV'er som "Euro 7E-køretøj", når disse køretøjer er godkendt med en WLTP-effektivitet på mellem 0 og 160 Wt/km.

Ændringsforslag

Ændringsforslag 82

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Fabrikkerne kan betegne køretøjer som "Euro 7A-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med adaptive kontrolfunktioner. Anvendelsen af adaptive kontrolfunktioner skal påvises over for de typegodkendende myndigheder under typegodkendelsen og verificeres under køretøjets levetid som angivet i tabel 1, bilag IV.

udgår

Ændringsforslag 83

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 84

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5. Fabrikkerne kan fremstille køretøjer, der kombinerer to eller flere af

udgår

de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1, 2 eller 3, og angive dem ved hjælp af en kombination af symboler og bogstaver såsom "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".

Ændringsforslag 85

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6. *For køretøjer i klasse N_2 med en maksimal vægt på mellem 3,5 og 4,0 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N_1 , kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypogodkendelse for et køretøj i klasse N_1 . Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".* **udgår**

Ændringsforslag 86

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 87

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikanten sikrer, at de køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, overholder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, når de køres under normale og udvidede kørselsforhold, jf. bilag III, i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV, og overholder de mindstekrav til ydeevne for batteriets holdbarhed, der er fastsat i bilag II.

Ændringsforslag

1. Fabrikanten sikrer, at de køretøjer, som de fremstiller ***efter de i artikel 20 angivne datoer***, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, overholder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, når de køres under normale og udvidede kørselsforhold, jf. bilag III ***for nyregulerede stoffer og i de relevante bilag i forordning (EU) 2017/1151, forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i forordning (EF) nr. 595/2009 for allerede regulerede stoffer og under overholdelse af standardanvendelsen af køretøjet***, i hele køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV, og overholder de mindstekrav til ydeevne for batteriets holdbarhed, der er fastsat i bilag II.

Ændringsforslag 88

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanterne sikrer, at ***disse*** køretøjer overholder de værdier vedrørende CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til bestemmelserne i denne forordning i køretøjets levetid, jf. bilag IV, tabel 1.

Ændringsforslag

2. Fabrikanterne sikrer, at ***den teknologiske udformning af*** køretøjer overholder de værdier vedrørende CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til bestemmelserne i denne forordning i køretøjets levetid, jf. bilag IV, tabel 1, ***for så vidt angår standardanvendelse af dette køretøj***.

Ændringsforslag 89

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Fabrikanterne skal sikre, at

Ændringsforslag

3. Fabrikanterne skal sikre, at

OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, opfylder bestemmelserne i *denne forordning, så længe køretøjet er i brug.*

OBFCM-anordninger, OBD og OBM og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, *ikke deaktiveres og* opfylder bestemmelserne i *tabel 1 i bilag IV.*

Ændringsforslag 90

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 – indledning

Kommissionens forslag

6. Egenmålingsystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 91

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 – litra a

Kommissionens forslag

a) registrere omfanget og varigheden af alle emissionsoverskridelser

Ændringsforslag

a) registrere omfanget og varigheden af alle *hændelser med* emissionsoverskridelser *i henhold til nærværende forordning*

Ændringsforslag 92

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag

b) formidle data om køretøjets emissionsadfærd, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten *og trådløst*, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden^{55, 56}

Ændringsforslag

b) formidle *relevante* data om køretøjets emissionsadfærd, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden^{55, 56}

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets

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

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

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

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

Ændringsforslag 93

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 – litra c

Kommissionens forslag

c) udløse reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 94

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere de køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten *og trådløst*.

Ændringsforslag

7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere de **juridisk relevante, nødvendige og relevante** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten **i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EU) 2016/679**.

Ændringsforslag 95

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikkerne **straks** træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanten eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag 96

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 9

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der **er fremstillet i overensstemmelse med denne forordning og** udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, skal fabrikkerne **vejledes i henhold til processen og tidshorisonterne for gennemførelse af lovgivning til at** træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger **i overensstemmelse med de specificerede procedurer i de tilsvarende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter**, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanten eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 97

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE CO₂-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.
Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.

Ændringsforslag 98

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj og udlevere dette pas til køberen af køretøjet sammen med køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Ændringsforslag

2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE CO₂-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur, OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.

Ændringsforslag

4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj, ***stille oplysninger til rådighed for forbrugeren på salgsstedet om dette*** og udlevere dette pas til køberen af køretøjet sammen med køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen.
Fabrikanter skal aktualisere miljøkøretøjspasset (EVP) efter overensstemmelseskontroller efter ibrugtagning med angivelse af de aktualiserede værdier for de oplysninger, der er omhandlet i artikel 3, nr. 71), i denne forordning. I overensstemmelse med forordning (EU) 2018/858 og direktiv 2014/45/EU skal fabrikanter gøre det muligt for kompetente myndigheder og

prøvningscentre at aktualisere EVP med korrekte data fra OBD-porten og køretøjets OBD-anordning.

Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Ændringsforslag 99

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger prøvnings- og overensstemmelsesverifikation samt procedurer vedrørende emissionstypogodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, overensstemmelseserklæring og EVP i henhold til stk. 1-4. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 100

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

5a. Kommissionen udfører en komplet risikoanalyse for eventuelle nye lette køretøjer, der bevist udelukkende kører på brændstoffer, der på nuværende tidspunkt ikke er kommercielt tilgængelige, inden den overvejer, om den skal udarbejde et lovgivningsmæssigt forslag med henblik på at fastsætte prøvnings- og overensstemmelseskontroller samt procedurer for alle de relevante emner i stk. 1-4.

Ændringsforslag

Ændringsforslag 101

Forslag til forordning Artikel 8 – overskrift

Kommissionens forslag

Særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer

Ændringsforslag

Særlige regler for fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer

Ændringsforslag 102

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. For så vidt angår forurenende emissioner kan fabrikanter af små mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. 4, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder køretøjer.

Ændringsforslag

1. For så vidt angår forurenende emissioner kan fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. 6, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små **og ultrasmå** mængder køretøjer.

Ændringsforslag 103

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer skal **overholde** de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I,

Ændringsforslag

2. Fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer skal **påvise overholdelse af** de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I,

ved laboratorieprøvninger baseret på tilfældige faktiske kørecykler med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.

ved laboratorieprøvninger baseret på tilfældige faktiske kørecykler med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.

Ændringsforslag 104

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Ved typegodkendelse af etapevise køretøjer er fabrikanten af anden eller efterfølgende etaper ansvarlig for emissionstypegodkendelsen, hvis de ændrer en hvilken som helst del af køretøjet, som ifølge de data, der er fremlagt af fabrikanten i den foregående etape, kan påvirke emissionerne eller batteriets holdbarhed.

Ændringsforslag

1. Ved typegodkendelse af etapevise køretøjer **efter de i artikel 20 anførte datoer** er fabrikanten af anden eller efterfølgende etaper **sammen med fabrikanten** ansvarlig for emissionstypegodkendelsen, hvis de ændrer en hvilken som helst del af køretøjet, som ifølge de data, der er fremlagt af fabrikanten i den foregående etape, kan påvirke emissionerne eller batteriets holdbarhed.

Ændringsforslag 105

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikanten i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag

2. Kommissionen vedtager **senest et år fra denne forordnings ikrafttrædelsesdato** gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikanten i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag 106

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Med virkning fra den...
[Publikationskontoret indsæt venligst = datoen for denne forordnings ikrafttræden] må de nationale godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypelogodkendelse eller national emissionstypelogodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

Ændringsforslag 107

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Med virkning fra den **1. juli 2025**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 108

Ændringsforslag

3. Med virkning fra den **i artikel 20 anførte relevante dato** må de nationale godkendende myndigheder på fabrikantens anmodning ikke nægte at meddele EU-emissionstypelogodkendelse eller national emissionstypelogodkendelse for en ny type køretøj eller motor eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

Ændringsforslag

4. Med virkning fra **12 måneder efter den i artikel 20 nævnte relevante dato**, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ og N₁, **der skal sælges, registreres eller tages i brug i Unionen**, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne **motorer og køretøjer**.

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Med virkning fra den **1. juli 2027** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer

Ændringsforslag 109

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Med virkning fra den **1. juli 2030** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁, N₁, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

5. Med virkning fra **12 måneder efter den i artikel 20 nævnte relevante dato** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, og nye påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄, **der skal sælges, registreres eller tages i brug i Unionen**, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne **motorer og køretøjer**

Ændringsforslag

6. Med virkning fra **12 måneder efter den i artikel 20 nævnte relevante dato** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₁, N₁, **og køretøjer, der er kategoriseret i henhold til forordning (EU) 2018/858, del A, 5.2, som SB, der skal sælges, registreres eller tages i brug i Unionen**, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag 110

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 7

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 111

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative og tekniske elementer, der er nødvendige for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere overholdelsen af stk. 1, samt de tekniske elementer, der kræves i forbindelse med markedstilsyn i henhold til stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

Ændringsforslag 112

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Ændringsforslag

7. Med virkning fra **12 måneder efter den i artikel 20 nævnte relevante dato** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriets holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne **motorer og** køretøjer.

Ændringsforslag

udgår

Kommissionens forslag

1. Med virkning fra den **1. juli 2025** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁, N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 113

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra den **1. juli 2027** er salg og installation af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ eller N₃, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 114

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Erhvervsdrivende og uafhængige aktører må ikke manipulere med køretøjet og dets systemer.

Ændringsforslag

1. Med virkning fra **12 måneder efter den i artikel 20 nævnte relevante dato** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₁, N₁, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

2. Med virkning fra **12 måneder efter den i artikel 20 nævnte relevante dato** er salg og installation af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ eller N₃ **og påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄**, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag

1. Erhvervsdrivende og uafhængige aktører må ikke manipulere med køretøjet og dets systemer. **Medlemsstaterne fastsætter økonomiske sanktioner, som skal anvendes af de nationale myndigheder i tilfælde af manglende**

overholdelse.

Ændringsforslag 115

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikkerne stiller de data, der er nødvendige for at foretage en sådan kontrol, til rådighed for Kommissionen og tredjeparter i overensstemmelse med artikel 9, stk. 5, og artikel 13, stk.10, i forordning (EU) 2018/858.

Ændringsforslag

2. Fabrikkerne stiller de data, der er nødvendige for at foretage en sådan kontrol, **proaktivt** til rådighed for Kommissionen og tredjeparter i overensstemmelse med artikel 9, stk. 5, og artikel 13, stk.10, i forordning (EU) 2018/858.

Ændringsforslag 116

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Kommissionen overvåger løbende situationen på EU-plan med henblik på at kortlægge praksis for omgåelse og manglende opfyldelse af kravene, herunder gennem markedsovervågning eller på baggrund af enhver relevant kilde til oplysninger såsom indlæg og rapportering fra tilsynsmyndigheder og civilsamfundsorganisationer. Når den støder på manglende opfyldelse af kravene, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport samt efterfølgende et lovgivningsforslag, hvis det er relevant, for at håndtere og udrydde de risici, der er forbundet med denne manglende opfyldelse af kravene.

Ændringsforslag 117

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypogodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypogodkendelse, prøvningsmetoder, administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypogodkendelser, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:

Ændringsforslag

3. Kommissionen vedtager, **senest 12 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden gennemførelsesretsakter for litra a)-f) og litra i)-k) og senest 12 måneder efter offentliggørelsen af bestemmelserne fra FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) for litra g) og h)**, gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypogodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypogodkendelse, prøvningsmetoder, administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypogodkendelser, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:

Ændringsforslag 118

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra d a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) SOH-system

Ændringsforslag 119

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra d b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

db) system, der advarer føreren om overskridelse af emissioner

Ændringsforslag 120

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra d c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

dc) system, der advarer føreren om et lavt reagensniveau

Ændringsforslag 121

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil

f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil **specifikt for de forskellige køretøjsklasser, der også tager højde for andre systemer på køretøjer, som bidrager til bremsning af køretøjer og bremsning af påhængskøretøjer**

Ændringsforslag 122

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele

g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele **i overensstemmelse med det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)**

Ændringsforslag 123

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 3 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

h) dæktyper med hensyn til deres slidstyrke

h) dæktyper med hensyn til deres slidstyrke **i overensstemmelse med**

*regulativet fra FN's Verdensforum for
Harmonisering af Køretøjsforskrifter
(WP29)*

Ændringsforslag 124

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – indledning**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelse til **senest 12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden at vedtage gennemførelsesretsakter for litra a)-f) og litra i)-w) og senest 12 måneder efter offentliggørelsen af bestemmelsen i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) vedrørende litra g)-i)**, at vedtage gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypelogkendelsen, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:

Ændringsforslag 125

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a**

Kommissionens forslag

a) metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige **og værst tænkelige** RDE-prøvningscyklusser, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner

Ændringsforslag

a) metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige, **men statistisk relevant**, RDE-prøvningscyklusser, **foranstaltninger mod tendentios kørsel og misbrug under RDE-prøvning**, anvendelse af bærbart emissionsmålingsudstyr til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel og tomgangsemissioner

Ændringsforslag 126

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, der er omfattet af forordning (EF) nr. 595/2009, til at overføre alle afprøvningsmetoder i laboratorium og for overensstemmelse efter ibrugtagning (ISC-PEMS), som fastsat i denne forordning med efterfølgende ændringer

Ændringsforslag 127

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremseser, herunder metoder for tunge køretøjer, bremsepartikelemissioner ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning

g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremseser, herunder metoder for tunge køretøjer, bremsepartikelemissioner ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning **i overensstemmelse med det arbejde, der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29)**

Ændringsforslag 128

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

h) metoder til måling af dæks slidstyrke med henblik på at overvåge graden af dækafslidning

h) metoder til måling af dæks slidstyrke med henblik på at overvåge graden af dækafslidning **i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter**

Ændringsforslag 129

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – nr. i

Kommissionens forslag

i) metoder til evaluering af overholdelsen af mindstekrav til batteriers holdbarhed

Ændringsforslag

i) metoder til evaluering af overholdelsen af mindstekrav til batteriers holdbarhed ***i overensstemmelse med FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter***

Ændringsforslag 130

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra j

Kommissionens forslag

j) OBFCEM-udstyr, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og ***trådløs*** kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændringsforslag

j) OBFCEM-udstyr, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ***definition af emissionsoverskridelsehændelser,*** ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændringsforslag 131

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra k

Kommissionens forslag

k) egenskaber for og ydeevne af føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt

Ændringsforslag

k) egenskaber for og ydeevne af føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ***i overensstemmelse med denne forordning***

Ændringsforslag 132

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra k a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**ka) metoder relateret til
standardanvendelse med henblik på
tekniske kontroller**

Ændringsforslag 133

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra r

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

r) specifikationer for
referencebrændstoffer til prøvning

r) specifikationer for
referencebrændstoffer til prøvning, **der er
omfattet af direktivet om
brændstofkvalitet 98/70/EF**

Ændringsforslag 134

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra s

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

s) metoder til vurdering af fraværet af
manipulationsanordninger og
manipulationsstrategier

s) metoder til vurdering af fraværet af
manipulationsanordninger og
manipulationsstrategier **i
overensstemmelse med EU-lovgivning og
UNECE GTR**

Ændringsforslag 135

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra u

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**u) format og data og metoder til
trådløs kommunikation for
miljøkøretøjspasset (EPV)**

udgår

Ændringsforslag 136

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra w a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

wa) metoderne til at typegodkende hybridteknologier på køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃

Ændringsforslag 137

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre følgende:

1. Kommissionen tillægges beføjelser til **senest 12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden for litra c) og d) og senest 12 måneder efter offentliggørelsen af bestemmelsen i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) for litra b)** at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre følgende:

Ændringsforslag 138

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for **køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃**, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af **Euro 7-køretøjer**

a) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for **testbetingelserne M₂, M₃, N₂ og N₃**, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af **nye Euro 7-stoffer, skal testbetingelserne være i fuld overensstemmelse med testbetingelserne i forordning (EU) 2017/1151, forordning (EU) nr. 582/2011 og artikel 4 i**

Ændringsforslag 139

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

c) bilag V for så vidt angår anvendelsen af prøvningskrav og erklæringer baseret på den tekniske udvikling

Ændringsforslag

c) bilag V for så vidt angår anvendelsen af prøvningskrav og erklæringer baseret på den tekniske udvikling, ***men udelukkende med henblik på at reducere kompleksiteten af procedureerne***

Ændringsforslag 140

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

d) artikel 5 ved at indføre valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter.

Ændringsforslag

d) artikel 5 ved at indføre valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter, ***herunder for køretøjer udstyret med en forbrændingsmotor, der kører på CO₂-neutrale brændstoffer, enten udelukkende eller som en blanding.***

Ændringsforslag 141

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter som supplement til denne forordning i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at:

Ændringsforslag

2. Kommissionen tillægges beføjelser til ***senest 12 måneder efter offentliggørelsen af bestemmelsen i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) for litra a)-c)*** at vedtage delegerede retsakter som

supplement til denne forordning i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at:

Ændringsforslag 142

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og en rapport om holdbarheden af tunge køretøjer, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 143

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

ea) fastsættelse af krav og regler i samarbejde med fabrikanter og leverandører for tekniske anordninger i køretøjer, der anerkender eksklusiv anvendelse af CO₂-neutrale brændstoffer i køretøjer.

Ændringsforslag

Ændringsforslag 144

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Senest *den 1. september 2030* underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af denne

Ændringsforslag

1. Senest *fem år efter denne forordnings ikrafttræden* underretter medlemsstaterne Kommissionen om

forordning.

anvendelsen af denne forordning.

Ændringsforslag 145

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

2. Senest **fem år efter denne forordnings ikrafttræden** forelægger Kommissionen i overensstemmelse med oplysningerne i stk. 1 en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og for Rådet om anvendelsen af denne forordning.

Ændringsforslag 146

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Kommissionen aflægger rapport om denne forordnings effektivitet og om, i hvilket omfang den har påvirket konkurrenceevne for køretøjsfabrikanterne og udøverne af landevejstransporterhvervet samt dens indvirkning på forbrugerpriserne. Denne rapport skal også uddybe samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter og bør udpege retlige bestemmelser, der kan opdateres og forenkles, samt handlinger og foranstaltninger, der er blevet eller kunne blive truffet for at reducere det samlede omkostningspres på virksomheder og forbrugere i overensstemmelse med én ind, én ud-princippet.

Ændringsforslag 147

Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b. Senest 36 måneder efter ikrafttrædelsen af alle gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter vedtaget i overensstemmelse med denne forordning forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af holdbarheden af tunge køretøjer.

Ændringsforslag 148

Forslag til forordning
Artikel 19 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den **angivne dato i artikel 20, stk. 2, med undtagelse af relevante bilag til prøvningsprocedurerne.**

Ændringsforslag 149

Forslag til forordning
Artikel 19 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den **dato, der er fastsat i artikel 20, stk. 3, med undtagelse af artikel 4 og relevante bilag til prøvningsprocedurerne .**

Ændringsforslag 150

Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 2

Kommissionens forslag

Den finder anvendelse ***fra den 1. juli 2025*** for køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og ***fra 1. juli 2027*** for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.

Ændringsforslag

Den finder anvendelse ***tre år fra ikrafttrædelsesdatoen for de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 14 og artikel 15*** for ***henholdsvis nye typer af*** køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder, ***undtagen dæk og bremseser***, beregnet til sådanne køretøjer, og ***fem år fra ikrafttrædelsesdatoen for de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 14 og artikel 15 for henholdsvis nye typer af*** køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder, ***undtagen dæk og bremseser***, beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O₃, O₄.

Ændringsforslag 151

Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Den finder anvendelse fem år efter ikrafttrædelsen af de tilsvarende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med henholdsvis artikel 14 og 15, for nye typer af køretøjer i klasse M₁, N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder vedrørende nyregulerede stoffer beregnet til sådanne køretøjer, og syv år efter ikrafttrædelsen af de tilsvarende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med henholdsvis artikel 14 og 15, for nye typer af køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for komponenter og separate tekniske enheder vedrørende nyregulerede stoffer beregnet til sådanne køretøjer og til

påhængskøretøjer i klasse O₃ og O₄.

Ændringsforslag 152

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 2 b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Bestemmelserne i forordning (EU) 2017/1151 og forordning (EU) nr. 582/2011 ophæves med undtagelse af alle bilag og relaterede gennemførelsesretsakter vedrørende prøvningsprocedurer for tunge og lette køretøjer.

Ændringsforslag 153

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 3**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Den finder anvendelse ***fra den 1. juli 2030*** for køretøjer i klasse M₁ og N₁ fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

Den finder anvendelse ***seks år fra ikrafttrædelsesdatoen for de tilsvarende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 14 og artikel 15 for henholdsvis nye typer af køretøjer i klasse M₁ og N₁ og for komponenter og separate tekniske enheder, med undtagelse af dæk og bremseser, fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer og køretøjer, der er kategoriseret i henhold til forordning (EU) 2018/858, del A, 5.2, som SB.***

Ændringsforslag 154

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 3 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Den finder anvendelse fem år fra

ikrafttrædelsesdatoen for de tilsvarende delegerede retsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 15, stk. 1, litra b), artikel 15, stk. 2, litra a), og artikel 15, stk. 2, litra b), for dæk og bremseser.

Ændringsforslag 155

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 3 b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Senest et år efter ikrafttrædelsen og anvendelsen, jf. denne forordnings artikel 20, skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører emissioner, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for så vidt angår nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 , som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

Ændringsforslag 156

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 3 c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Senest to år efter anvendelsesdatoerne, jf. denne forordnings artikel 20, skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører emissioner, nægte at meddele registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 , som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

**Ændringsforslag 157
Forslag til forordning
Bilag I – tabel 1**

<i>Kommissionens forslag</i>				
Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med intern forbrændingsmotor				
Forurenende emissioner	køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Kun for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masseforhold ¹ på under 35 kW/t	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masseforhold på under 35 kW/t
	pr. km	pr. km	kørsel	kørsel
NO _x i mg	60	75	600	750
PM i mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ i #	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹	6x10 ¹²	6x10 ¹²
CO i mg	500	630	5000	6300
THC i mg	100	130	1000	1300
NMHC i mg	68	90	680	900
NH ₃ i mg	20	20	200	200
<p>¹ Målt i overensstemmelse med punkt 5.3.2 i FN/ECE-regulativ nr. 85 for så vidt angår ICEV'er og PEV'er eller, i alle andre tilfælde, målt i overensstemmelse med en af prøvningsprocedurerne i punkt 6 i FN's globale tekniske forskrift 21</p>				
<i>Ændringsforslag</i>				
Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med intern forbrændingsmotor				
Forurenende emissioner	køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Kun for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masseforhold ¹ på under 44 kW/t	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for køretøjer i klasse N ₁ med et effekt/masseforhold på under 44 kW/t

	pr. km	pr. km	kørsel	kørsel
NO _x i mg	60	75	600	750
PM i mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ i #	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹	6x10 ¹²	6x10 ¹²
CO i mg	500	740	5000	7400
THC i mg	100	160	1000	1600
NMHC i mg	68	108	680	1080
NH ₃ i mg	20	-	200	-

¹ Målt i overensstemmelse med punkt 5.3.2 i FN/ECE-regulativ nr. 85 for så vidt angår ICEV'er og PEV'er eller, i alle andre tilfælde, målt i overensstemmelse med en af prøvningsprocedurerne i punkt 6 i FN's globale tekniske forskrift 21

Ændringsforslag 158

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>				
Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer				
Forurenende emissioner	<i>Kolde emissioner²</i>	<i>Varme emissioner³</i>	<i>Emissionsbudget for alle kørsler under 3 * WHTC lang</i>	<i>Fakultative emissionsgrænser for tomgang⁴</i>
	kWh	kWh	kWh	time
NO _x i mg	350	90	150	5000
PM i mg	12	8	10	
PN ₁₀ i #	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO i mg	3500	200	2700	
NMOG i mg	200	50	75	
NH ₃ i mg	65	65	70	
CH ₄ i mg	500	350	500	
N ₂ O i mg	160	100	140	
HCHO i mg	30	30		

<p>² Kolde emissioner henviser til den 100. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer eller WHTC_{cold} for motorer</p>				
<p>³ Varme emissioner henviser til den 90. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer eller WHTC_{hot} for motorer</p>				
<p>⁴ Finder kun anvendelse, hvis der ikke forefindes et system, som automatisk lukker motoren ned efter 300 sekunders kontinuerlig tomgang (når køretøjet er standset og bremserne aktiveret)</p>				
<p><i>Ændringsforslag</i></p>				
<p>Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer</p>				
Forurenende emissioner	WHSC (CI) og WHTC (CI og PI)	RDE		
	kWh	kWh		
NO _x i mg	230	345		
PM i mg	8	8		
PN ₁₀ i #	6x10¹¹	9x10¹¹		
CO i mg	1500	2250		
NMOG i mg				
NH ₃ i mg	10	15		
CH ₄ i mg	500	750		
N ₂ O i mg				
HCHO i mg				
NMHC i mg	80	120		
<p>² Kolde emissioner henviser til den 100. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer eller WHTC_{cold} for motorer</p>				
<p>³ Varme emissioner henviser til den 90. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer eller WHTC_{hot} for motorer</p>				
<p>⁴ Finder kun anvendelse, hvis der ikke forefindes et system, som automatisk lukker motoren ned efter 300 sekunders kontinuerlig tomgang (når køretøjet er standset og bremserne aktiveret)</p>				

Ændringsforslag 159

Forslag til forordning Bilag I – tabel 3

<i>Kommissionens forslag</i>		
<i>Euro 7-fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M₁ og N₁</i>		
<i>Forurenende emissioner</i>	<i>Køretøjer i klasse M₁, N₁ med en totalmasse på op til 2650 kg</i>	<i>Køretøjer i klasse N₁ med en totalmasse på 2650 kg eller derover</i>
<i>Fordampningsemissioner (fordampningstab efter kørsel (hot soak) + 2 dages døgnemissionsprøvning)</i>	<i>0,50 g på værste dag + fordampningstab efter kørsel (hot soak)</i>	<i>0,70 g på værste dag + fordampningstab efter kørsel (hot soak)</i>
<i>Emissioner fra påfyldning af brændstof</i>	<i>0,05 g/l brændstof</i>	<i>0,05 g/l brændstof</i>
<i>Ændringsforslag</i>		
<i>Euro 7-fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M₁ og N₁</i>		
<i>udgår</i>		

Ændringsforslag 160

Forslag til forordning Bilag II – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
<i>Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M₁</i>			
<i>Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi</i>	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer op til yderligere levetid*</i>
<i>OVC-HEV</i>	<i>80 %</i>	<i>70 %</i>	
<i>PEV</i>	<i>80 %</i>	<i>70 %</i>	

<i>Ændringsforslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M₁, der gælder indtil den 31. december 2030			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	85 %	70 %	
PEV	85 %	70 %	
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændringsforslag 161

Forslag til forordning Bilag II – tabel 1 a (nyt)

<i>Ændringsforslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M₁, der gælder indtil den 1. januar 2031			
<i>Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi</i>	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer op til yderligere levetid*</i>
OVC-HEV	90 %	80 %	

<i>PEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi</i>	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer op til yderligere levetid*</i>
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Ændringsforslag 162

Forslag til forordning Bilag II – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N ₁			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			
<i>Ændringsforslag</i>			
Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N ₁ , <i>der gælder indtil den</i>			

31. december 2030			
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	85 %	70 %	
PEV	85 %	70 %	
Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændringsforslag 163

Forslag til forordning Bilag II – tabel 2 a (nyt)

<i>Ændringsforslag</i>			
<i>Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N₁, der gælder indtil den 1. januar 2031</i>			
<i>Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi</i>	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 10 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>Køretøjer op til yderligere levetid*</i>
<i>OVC-HEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>PEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets</i>	<i>Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km,</i>	<i>Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere</i>	<i>Køretøjer op til yderligere</i>

<i>energi</i>	<i>alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>end 100 000 km, og op til 10 år eller 240 000 km, alt efter hvad der indtræffer først</i>	<i>levetid*</i>
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Ændringsforslag 164

Forslag til forordning Bilag III – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>		
Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en eller flere af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	- 10 °C til 0 °C eller 35 °C til 45 °C
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under 1 800 m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/h
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	Mere end 20 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	Alle	-

Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km
<p>* Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser, medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.</p>		
<i>Ændringsforslag</i>		
<p>Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M₁ og N₁ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet vedrørende nyregulerede stoffer¹</p>		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en eller flere af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	-10 °C til 0 °C eller 35 °C til 45 °C
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under 1 800 m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/h
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	Mere end 20 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	Alle **	-
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km
NH3		
PN10		
<p>* Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser,</p>		

medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.

¹ *Prøvningsproceduren er konsekvent og udvider kun prøvningsproceduren i forordning (EU) 2017/1151.*

Ændringsforslag 165

Forslag til forordning Bilag III – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>		
Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemission for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	2 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	- 7 °C til 35 °C	- 10 °C til -7 °C eller 35 °C til 45 °C
Maksimumhøjde over havet	1 600 m	fra 1 600 m til 1 800 m
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Køretøjets nyttelast	Over eller lig med 10 %	Under 10 %
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Forbrændingsmotorens belastning ved koldstart	Alle	
Kørecyklussens sammensætning	Ved normal brug	-
Mindste antal kilometer	5 000 km for < 16 t TPMLM 10 000 km for > 16 t TPMLM	Mellem 3 000 km og 5 000 km for < 16 t TPMLM Mellem 3 000 km og 10 000 km for > 16 t TPMLM
* Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser,		

medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.		
<i>Ændringsforslag</i>		
Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemission for køretøjer i klasse M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃ med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet ¹		
Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold*
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	2 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	-7 °C til 35 °C	-10 °C til -7 °C eller 35 °C til 45 °C
Maksimumhøjde over havet	1600 m	fra 1 600 m til 1 800 m
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Køretøjets nyttelast	Over eller lig med 10 %	Under 10 %
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Forbrændingsmotorens belastning ved koldstart	Alle	
Kørecyklussens sammensætning	Ved normal brug	-
Mindste antal kilometer	5 000 km for < 16 t TPMLM 10 000 km for > 16 t TPMLM	Mellem 3 000 km og 5 000 km for < 16 t TPMLM Mellem 3 000 km og 10 000 km for > 16 t TPMLM
N2O		
HCHO		
PN10		
<p>* Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser, medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.</p>		
<p>¹ <i>Prøvningsproceduren er konsekvent og udvider kun prøvningsproceduren i forordning (EU) 582/2011 og artikel 4 i forordning (EF) nr. 595/2009.</i></p>		

Ændringsforslag 166

Forslag til forordning Bilag III – tabel 3

<i>Kommissionens forslag</i>	
<i>Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for fordampningsemissioner med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanten af køretøjet har angivet</i>	
	Prøvningsbetingelser
<i>SHED-prøvning for fordampningsemission⁵</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Opvarm hele køretøjet eller de enkelte komponenter (valgfrit)</i>• <i>Køretøjets adsorptionsbeholder prækonditioneres, der påfyldes brændstof og køretøjet prækonditioneres</i>• <i>Der udføres prøvning med kørselstemperatur og hot soak ved 25 og 38 °C (38 °C ved typegodkendelse)</i>• <i>48 timers døgnemissionsprøvning</i>
<i>Der udføres emissionsprøvning ved påfyldning af brændstof</i>	<p><i>Prækonditionering af køretøjet</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Udtøm brændstof og fyld igen til 40 %</i>• <i>soak i mindst 6 timer ved 20-30 °C</i>• <i>kør prækonditioneringskørsel</i> <p><i>Prækonditionering af adsorptionsbeholder</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Udtøm brændstof og fyld igen til 40 %</i>• <i>Soak i 12-36 timer</i>• <i>Fyld adsorptionsbeholderen med carbonhydriddampe indtil 2 g mætningspunkt ved 40 g/h 50 % butan/N₂</i>• <i>Udstødningsprøvning: WLTP (registrering af emissioner)</i>• <i>Soak i 0-1 timer ved 20-30 °C</i>• <i>Tøm adsorptionsbeholderen ved kørsel ved 20-30 °C</i> <p><i>Brændstoffpåfyldning</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>afbryd forbindelsen til adsorptionsbeholder(e)</i>• <i>Udtøm brændstof og fyld igen til 10%</i>• <i>soak i 6-24 timer ved 27 °C.</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>genopret forbindelsen til adsorptionsbeholder(e)</i> • <i>Påfyld brændstof med 38 l/min indtil automatisk afbrydelse. Hvis der er påfyldt < 85 % af den samlede brændstofkapacitet, fortsættes automatisk påfyldning, indtil brændstofmængden ≥ 85 %. Myndigheder kan påfylde ved 15 l/min.</i> • <i>Brændstoftemperatur ved påfyldning: 19 °C</i>
<hr/>	
¹ <i>SHED: Forseglet hus til bestemmelse af fordampning</i>	
<i>Ændringsforslag</i>	
<i>udgår</i>	

Ændringsforslag 167

Forslag til forordning Bilag IV – tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid			
Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	M ₁ , N ₁ og M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	700 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 200 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 375 000 km	Efter primær levetid og op til 875 000 km
<i>Ændringsforslag</i>			
Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid			
Køretøjers, motorers og	M ₁ , N ₁ og M ₂	N ₂ , N ₃ <16t,	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t

forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid		$M_3 < 7.5t$:	
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	700 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 240 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 375 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 875 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først

Ændringsforslag 168

Forslag til forordning Bilag IV – tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>			
Gældende holdbarhedsmultiplikatorer til justering af udstødningsemissionsgrænser i henhold til bilag 1 ved prøvning af køretøjer, motorer og forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger i yderligere levetid.			
Holdbarhedsmultiplikatorer	M_1, N_1 og M_2	M_1, N_1 og M_2	$N_3 > 16t, M_3 > 7.5t$
Holdbarhedsmultiplikator for yderligere levetid	1,2 for emission af forurenende luftarter		
<i>Ændringsforslag</i>			
Gældende holdbarhedsmultiplikatorer til justering af udstødningsemissionsgrænser i henhold til bilag 1 ved prøvning af køretøjer, motorer og forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger i yderligere levetid.			
Holdbarhedsmultiplikatorer	M_1, N_1 og M_2	$N_2, N_3 < 16t, M_3 < 7.5t$:	$N_3 > 16t, M_3 > 7.5t$
Holdbarhedsmultiplikator for yderligere levetid	1,2 for emission af forurenende luftarter		

Ændringsforslag 169

Forslag til forordning Bilag V – Tabel 1

<i>Kommissionens forslag</i>			
Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ for fabrikanter af køretøjer			
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypelogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Forurenende luftarter, PM og PN i RDE-cykluser i laboratoriet og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) (WLTP ved 23 °C)	Påkrævet, hvis alle forurenende stoffer ikke kan måles på vej	Påkrævet	Påkrævet, hvis alle forurenende stoffer ikke kan måles på vej
CO ₂ Temperaturkorrektio n (WLTP ved 14 °C)	Erklæring ⁶ .	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Emission af krumtaphusgasser	<i>Erklæring om, at der er installeret et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret⁶</i>	Påkrævet	Valgfri ⁶ :
SHED-prøvning for fordampningsemissio n	Påkrævet	Påkrævet	Valgfri ⁶ :

Emissioner fra påfyldning af brændstof	Påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner og rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Egenmålingsystemer	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet
Motoreffekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<hr/>			
⁶ Den typegodkendende myndighed kan anmode om, at prøvningen udføres			
<hr/>			
<i>Ændringsforslag</i>			
Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer for køretøjer i klasse M ₁ og N ₁ for fabrikanter af køretøjer			
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer,	Ikke påkrævet	Valgfri ²⁰ :

	alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper		
Forurenende luftarter, PM og PN i RDE-cykluser i laboratoriet og CO 2-emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) (WLTP ved 23 °C)	Påkrævet, hvis alle forurenende stoffer ikke kan måles på vej	Påkrævet	Påkrævet, hvis alle forurenende stoffer ikke kan måles på vej
CO ₂ Temperaturkorrektio n (WLTP ved 14 °C)	Erklæring ⁶ .	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Emission af krumtaphusgasser	Påkrævet	Påkrævet	Valgfri ⁶ :
SHED-prøvning for fordampningsemissio n	Påkrævet	Påkrævet	Valgfri ⁶ :
Emissioner fra påfyldning af brændstof	Påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Holdbarhedsegenska ber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Batteriets holdbarhed	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner og rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Egenmålingssystemer	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet
Motoreffekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

6 Den typegodkendende myndighed kan anmode om, at prøvningen udføres			

Ændringsforslag 170

Forslag til forordning Bilag V – Tabel 2

<i>Kommissionens forslag</i>						
Anvendelse af prøvningskrav for køretøjer i klasse M1 og N1 for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypelogodkendelse	Prøvning ved produktionsoverensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle	Ikke påkrævet	Påkrævet for 5 % af de godkendte køretøjs typer pr. år	Valgfri	Påkrævet	Valgfri

	brændstoffer , alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper					
Forurenende luftarter, PM og PN i RDE-cykluser i laboratoriet og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) (WLTP ved 23 °C)	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
CO ₂ Temperatur korrektion (WLTP ved 14 °C)	Erklæring ⁶ .	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Emission af krumtaphus gasser	Erklæring om, at der er installeret et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret ⁶	Revision eller valgfri prøvning	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
SHED-prøvning for fordampningsemission	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Emissioner fra påfyldning af brændstof	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri

Holdbarhed segenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Laboratorie prøvning ved lav temperatur for emissioner + rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Egenmåling systemer	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Motoreffekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri
<i>Adaptive betjeningsa nordninger (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Valgfri</i>	<i>Valgfri</i>
<i>Geofencing -teknologier (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring og påvisning</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Påkrævet</i>	<i>Valgfri</i>
<i>Ændringsforslag</i>						
Anvendelse af prøvningskrav for køretøjer i klasse M1 og N1 for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav av	Prøvninger og krav ved den første emissionstyp egodkendels	Prøvning ved produktio nens overensst	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning	Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning		

	e	emmelse				
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Ikke påkrævet	Påkrævet for 5 % af de godkendte køretøjstyper pr. år	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Forurenende luftarter, PM og PN i RDE-cykluser i laboratoriet og CO ₂ -emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) (WLTP ved 23 °C)	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri

CO ₂ Temperatur korrektion (WLTP ved 14 °C)	Erklæring ⁶ .	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Emission af krumtaphus gasser	Erklæring om, at der er installeret et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret ⁶	Revision eller valgfri prøvning	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
SHED-prøvning for fordampningsemission	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Emissioner fra påfyldning af brændstof	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner + rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Egenmålingssystemer	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Motoreffekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Beskyttelse mod ulovlige indgreb,	Erklæring og dokumentation	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri

sikkerhed og cybersikkerhed						
<i>udgår</i>						
<i>udgår</i>						

Ændringsforslag 171

Forslag til forordning Bilag V –Tabel 3

<i>Kommissionens forslag</i>			
Anvendelse af prøvninger, erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 for fabrikanter			
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypogodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant).	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Produktionens overensstemmelse kun udført på motorniveau	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år
Bestemmelse af CO ₂ -emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	VECTO-licens	For komponenter	<i>Ikke påkrævet</i>
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :

	eller forbindelse til udstødningsrøret		
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<i>Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>
<i>Geofencing-teknologier (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring og påvisning</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>
<i>Ændringsforslag</i>			
Anvendelse af prøvninger, erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 for fabrikanter			
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) og prøvning med	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Produktionens overensstemmelse kun udført på motorniveau	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år

lav nyttelast (hvis relevant).			
Bestemmelse af CO ₂ -emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	VECTO-licens	For komponenter	<i>Valgfri</i>
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri ⁶ :
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
<i>udgår</i>			
<i>udgår</i>			
<hr/> ⁶ Den typegodkendende myndighed kan anmode om, at prøvningen udføres			

Ændringsforslag 172

Forslag til forordning Bilag V – Tabel 4

<i>Kommissionens forslag</i>						
Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav ved den første emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionsoverensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvningskrav i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant).	Påkrævede demonstrationsprøvningskrav for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle	(se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypegodkendelsen	Valgfri	Påkrævet/valgfrit	Valgfri

	værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper					
Bestemmelse af CO ₂ -emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO-licens	For komponenter	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	Valgfri	Valgfri
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningstrøbet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Egendiagnose (OBD-	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri

familieniveau)						
Egenmålings systemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri
<i>Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Valgfri</i>	<i>Valgfri</i>
<i>Geofencing-teknologier (hvis relevant)</i>	<i>Erklæring og påvisning</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Ikke påkrævet</i>	<i>Påkrævet</i>	<i>Valgfri</i>
<i>Ændringsforslag</i>						
Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav	Prøvningskrav og krav ved den første emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionsoverensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvningskrav i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed i forbindelse med udstedelse	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen

	af typegodkendelse					
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M ₂ , M ₃ , N ₂ og N ₃) og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant).	Påkrævede demonstrationsprøvningsprocedurer for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelet typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	(se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypogodkendelsen	Valgfri	Påkrævet/valgfrit	Valgfri
Bestemmelse af CO ₂ -emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulmission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO-licens	For komponenter	<i>Valgfri</i>	<i>Valgfri</i>	Valgfri	Valgfri
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri

vitet						
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningstrøbet	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Valgfri	Valgfri
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfri	Valgfri	Påkrævet	Valgfri
Egenmålingsystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfri
<i>udgår</i>						
<i>udgår</i>						

Ændringsforslag 173

Forslag til forordning Bilag V – Tabel 10

<i>Kommissionens forslag</i>						
Anvendelse af prøvningskrav ved typegodkendelse af bremsesystemer for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionsoverensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Emissionsprøvning af bremsesystemer i WLTP-bremsecyklus	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	<i>Påkrævet/valgfrit</i>		<i>Valgfrit/valgfrit</i>	
<i>Ændringsforslag</i>						
Anvendelse af prøvningskrav ved typegodkendelse af bremsesystemer for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen						
Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved den første emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionsoverensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	

Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Emissionsprøvning af bremsesystemer i WLTP-bremsecyklus	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	<i>Påkrævet</i>	<i>Valgfri</i>	<i>Påkrævet</i>	

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

Titel	om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009
Referencer	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Korresponderende udvalg Dato for vedtagelse	ENVI 15.12.2022
Udtalelse fra Dato for vedtagelse	TRAN. 15.12.2022
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Marian-Jean Marinescu 9.1.2023
Behandling i udvalg	24.5.2023
Dato for vedtagelse	19.7.2023
Resultat af den endelige afstemning	+ : 27 - : 14 · Artikel 0: 3
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Mario Furore, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Michael Gahler, Maria Grapini, Georg Mayer, Ljudmila Novak, Annalisa Tardino
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere (forretningsordenens art. 209, stk. 7)	Patricia Chagnon, Lena Düpont, Svenja Hahn, Denis Nesci, Christine Schneider, Veronika Vrecionová

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci, Veronika Vrecionová
ID	Marco Campomenosi, Annalisa Tardino
EPP	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Lena Düpont, Gheorghe Falcă, Michael Gahler, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Christine Schneider, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Svenja Hahn, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi
The Left	Kateřina Konečná

14	-
ID	Patricia Chagnon, Georg Mayer
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Bogusław Liberadzki

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009		
Referencer	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)		
Dato for forelæggelse for EP	10.11.2022		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 15.12.2022		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 15.12.2022	IMCO 15.12.2022	TRAN 15.12.2022
Associerede udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 11.5.2023		
Ordførere Dato for valg	Alexandr Vondra 14.12.2022		
Behandling i udvalg	24.1.2023	15.6.2023	27.6.2023
Dato for vedtagelse	12.10.2023		
Resultat af den endelige afstemning	+: –: 0:	52 32 1	
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélia Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Emmanouil Fragkos, Heléne Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Marina Measure, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Maria Veronica Rossi, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyragi, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Anders Vistisen, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Matteo Adinolfi, João Albuquerque, Milan Brglez, Catherine Chabaud, Dacian Cioloș, Christophe Clergeau, Estrella Durá Ferrandis, Jens		

	Gieseke, Romana Jerković, Radan Kanev, Ska Keller, Sara Matthieu, Dace Melbārde, Manuela Ripa, Christel Schaldemose, Susana Solís Pérez, Grzegorz Tobiszowski, Nikolaj Villumsen
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 209, stk. 7)	Rasmus Andresen, Pascal Arimont, Konstantinos Arvanitis, Alessandra Basso, Lars Patrick Berg, Patricia Chagnon, Ana Collado Jiménez, Niels Fuglsang, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, Virginie Joron, Alice Kuhnke, Francisco José Millán Mon, Angelika Niebler, Elżbieta Rafalska, Tineke Strik, Lucia Vuolo
Dato for indgivelse	23.10.2023

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG

52	+
ECR	Lars Patrick Berg, Pietro Ficchi, Teuvo Hakkarainen, Ladislav Ilčić, Joanna Kopcińska, Elzbieta Rafalska, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra
ID	Matteo Adinolfi, Alessandra Basso, Patricia Chagnon, Catherine Griset, Virginie Joron, Sylvia Limmer, Maria Veronica Rossi, Silvia Sardone
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Pascal Arimont, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Ana Collado Jiménez, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Radan Kanev, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Norbert Lins, Marian-Jean Marinescu, Dace Melbārde, Francisco José Millán Mon, Dolors Montserrat, Angelika Niebler, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Lucia Vuolo
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Dacian Cioloș, Martin Hojsík, Jan Huitema, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik

32	-
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Marek Paweł Balt, Milan Brglez, Delara Burkhardt, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Estrella Durá Ferrandis, Hélène Fritzon, Niels Fuglsang, Romana Jerković, César Luena, Alessandra Moretti, Nikos Papandreou, Sándor Rónai, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken
The Left	Konstantinos Arvanitis, Malin Björk, Petros Kokkalis, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Rasmus Andresen, Margrete Auken, Ska Keller, Alice Kuhnke, Sara Matthieu, Tilly Metz, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Tineke Strik

1	0
NI	Maria Angela Danzi

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller